NR. 4. WARSZAWA, DN. 15 GRUDNIA 1927 R. ROK I.

RUCH SAMOCHODOWY

ORGAN ZWIĄZKU WŁAŚCICIELI DOROŻEK SAMOCHODOWYCH I AUTOBUSÓW R. P.
CZASOPISMO, POŚWIĘCONE SPRAWOM KOMUNIKACYJ SAMOCHODOWYCH.

BÓG SIĘ RODZI, MOC TRUCHLEJE...!

Wszystkim naszym Czytelnikom, Przyjaciołom, i tym, którzy nie szczędzą nam poparcia w pracy — życzymy, przy sposobności zbliżających się świąt Bożego Narodzenia: „Wszystkiego najlepszego..!"

Oby tak, jak radosne dni świąteczne upłynął Wam cały rok Boży. Rok, który — miejmy nadzieję — będzie jeszcze jednym wielkim krokiem naprzód w dziele ugruntowania u nas ładu, praworządności, szczęśliwości obywateli, a więc i szczęśliwości naszej Ojczyzny.

WYDAWNICTWO
„RUCHU SAMOCHODOWEGO"

Wielki dzień w naszem życiu organizacyjnem

4-ty grudnia 1927 roku

A więc dokonało się: w dn. 4 grudnia r. b. ogólnopolski zjazd właścicieli dorożek samochodowych postanowił powołać do życia centralę zrzeszeń wł. dor. sam. i jej powierzyć losy komunikacyj samochodowych w Polsce, oraz pieczę nad interesami tych, którzy mimo ustawicznych przeszkód wytrwale zdobywają teren polski dla samochodu.

Na innem miejscu Czytelnicy znajdą szczegółowe sprawozdania z prac zjazdowych i pozazjazdowych. Zobaczą, jaki ogrom pracy wykonała garść uczestników zjazdu!...

Przy tej sposobności zauważyliśmy doskonałe przygotowanie na zjazd u delegacyj krakowskiej i lwowskiej; ujmowało nas jasne stawianie sprawy przez delegację poznańską i bydgoską; żałowaliśmy, że nie przybyły delegacje z innych miast...

Trzeba było słyszeć jak jednomyślnie i bez dyskusji przyjęto projekt stworzenia centrali. To wróży przyszłym jej pracom — powodzenie.

I „Ruch Samochodowy" doczekał się swej dobrej godziny: zjazd postanowił go uznać za organ centrali i abonować w stosunku do ilości członków.

I jeszcze ważna rzecz: do centrali zgłosiło przystąpienie stowarzyszenie właścicieli autobusów w Krakowie. Nie wątpimy, że za przykładem Krakowa pójdą stow. właśc. autobusów z innych miejscowości.

W ten sposób stworzymy wielką rodzinę ludzi, propagujących komunikację samochodową w Polsce, komunikację, o której znaczeniu szeroko rozwodził się ostani Kongres w Londynie, a u nas — zjazd w sprawach komunikacji miejscowej. Musimy dobrze uświadomić sobie, co za rola przypada nam w udziale i dążyć do osiągnięcia takiego autorytetu w życiu gospodarczem Państwa, jaki siłą rzeczy rola ta nam wyznacza.

„Ruch Samochodowy" świadom tej zmiany, jaka się na terenie naszym ostatnio dokonała, nie zaśpi żadnej sposobności, aby o ten autorytet się nie upomnieć.

Hasłem naszem staje się motoryzacja ruchu kołowego w Polsce. „Precz z końską siłą pociągową — niech żyje samochód" — oto bardziej wyraźne wskazania, którym będziemy służyli.

I-szy Ogólnopolski Zjazd

Zrzeszeń Właścicieli Dorożek Samochodowych i Autobusów

PIERWSZY DZIEŃ OBRAD.

W dniach 4 i 5 b. m. odbył się w Warszawie walny zjazd zrzeszeń właścicieli dorożek samochodowych i autobusów z całej Polski, zwołany z inicjatywy związku warszawskiego.

W zjeździe wzięli udział delegaci następujących miast:

Warszawa — 7 delegatów: pp. inż. Czesław Zakrzewski. Czesław Łączny, Edward Hakiel, Wiktor Grembowski, Roman Szczepkowski, Leonard Pogorzelski, Karol Weykum, oraz p. Kurdziel, prezes Związku Koncesjonarjuszy autobusów w Warszawie.

Lwów — 3 delegatów: pp Jan Daschek, prezes związku lwowskiego, Jakób Steiner. Józef Marek.

Kraków — 4 delegatów: pp. dr. Paweł Berski prezes Stow. Autob. woj. Krakowskiego, Florjan Dziadur, prezes Stow. Krak. wł. dor. sam., Stanisław Warmuzek, sekretarz Stow., Wiktor Majder.

Poznań — 3 delegatów: pp. Stefan Mytko, Kazimierz Glaza, Mieczysław Grzybkowski.

Bydgoszcz — 1 delegat: p. Klemens Kobierski.

Obrady Zjazdu otworzył prezes związku warszawskiego p. inż. Czesław Zakrzewski, wzniosłem przemówieniem, w którem podziękował wszystkim obecnym za przybycie, i podkreślił

znaczenie i wagę solidarności,

oraz zrozumienie potrzeby wspólnej pracy — jako haseł, które winny przyświecać uczestnikom Zjazdu przy obradach.

Na przewodniczącego Zjazdu zaproponował p. inż. Zakrzewski p. Jana Daschka ze Lwowa, który też jednogłośnie został wybrany.

Z kolei rzeczy delegaci miast zobrazowali sytuację na poszczególnych terenach eksploatacji dorożek samochodowych, podkreślając charakter dorożki samochodowej, jako sui generis przemysłu, a nie handlu i domagając się energicznej interewencji u władz skarbowych tak w sprawie świadectw przemysłowych, jak i podatków.

W rezultacie obszernej dyskusji Zjazd postanowił:

Złożyć Panu Prezydentowi Rzeczypospolitej, na ręce p. p. Ministrów Skarbu, oraz Przemysłu i Handlu obszerne memorjały z postulatami:

a) zaliczenia dorożek sam. do przedsiębiorstw przemysłowych; b) VIII kat. przem. patentów na dorożki samochodowe; c) zwolnienia od opłaty podatków od obrotu właściciela 1 dorożki, który nie trzyma szofera; d) ujednostajnienie podatku od obrotu, z wzięciem jako maximum sumy zł. 180.— rocznie łącznego podatku od obrotu od 1 dorożki za podstawę; e) udziału przedstawicieli Związków i Stowarzyszeń właścicieli dor. sam. w Komisjach Szacunkowych przy Urzędach Skarbowych i Komisjach Odwoławczych przy Izbach Skarbowych.

Jednocześnie wyłoniono Komisję w składzie: pp.: inż. Cz. Zakrzewskiego — Warszawa, J. Daschka — Lwów, F. Dziadura — Kraków, dra p. Berskiego — Kraków, M. Grzybkowskiego— Poznań, — której polecono przedłożyć w dniu 5.XII wspomniane memorjały na ręce pp. Ministrów Przemysłu i Handlu, i Skarbu.

Nawiązując do poprzednich przemówień — przewodniczący Zjazdu i inni delegaci motywowali w obszernych referatach konieczność wspólnej akcji i zorganizowanej obrony interesów właścicieli dorożek samochodowych całej Polski. zaś delegat Krakowa postawił konkretny wniosek utworzenia Związku Zrzeszeń właścicieli dorożek samochodowych.

Bez dyskusji prawie Zjazd postanowił:
powołać do życia:

„Związek Zrzeszeń Właścicieli Dorożek Samochodowych i Autobusów Rzeczypospolitej Polskiej",

z siedzibą w Warszawie, z tem, że prezesem centrali będzie prezes Związku warszawskiego, zaś sekretarzem — sekretarz tego Związku. Opracowanie odpowiedniego statutu powierzono stowarzyszeniom we Lwowie i Krakowie, które go mają w ciągu 14 dni przygotować i przesłać prezesowi Centrali, który odda projekt statutu do zaopinjowania pozostałym Związkom.

W ten sposób stworzono placówkę, jednoczącą wszystkich właścicieli dorożek samochodowych, placówkę, która — rozproszone do tej pory, i wegetujące w różnych stronach i kątach Polski organizacje — zjednoczy pod jednym, bratnim sztandarem walki o wspólne cele i zamierzenia.

Postanowiono również, że na cele utrzymania Związku Zrzeszeń będą wszystkie, połączone Zrzeszenia, wpłacać po 50 gr. miesięcznie od każdego ze swych członków.

Następnie przedstawił p. dr. Berski sprawę zniesienia 80% podatku konsumcyjnego od benzyny, w której-to sprawie Zjazd postanowił:

Wybrać delegację w składzie p. p.: inż. Zakrzewskiego z Warszawy, Daschka ze Lwowa, dra Berskiego i Dziadura z Krakowa, oraz Grzybkowskiego z Poznania, która przedłoży odpowiednio opracowany memorjał p. Ministrowi Handlu i Przemysłu z żądaniem zniesienia 80 proc. podatku konsumcyjnego od benzyny dla właścicieli dorożek samochodowych.

W sprawie udziału przedstawicieli właścicieli dorożek samochodowych w ciałach opinjodawczych, po referatach delegatów poszczególnych miast — Zjazd postanowił: *domagać się przedstawicielstwa we wszystkich ciałach kolektywnych, decydujących w sprawach dorożki sam. czy autobusów, i sprawę tę powierzono Związkowi centralnemu do załatwienia.*

Jako następny z kolei punkt porządku dziennego — omawianą była kwestja unifikacji przepisów eksploatacyjnych dorożek samochodowych. Szczegółowo referowali tę sprawę delegaci wszystkich miast, domagając się ujednostajnienia odnośnych przepisów i zniesienia przesadnej i niepotrzebnej formalistyki. W tej sprawie Zjazd uchwalił: *stowarzyszenia we Lwowie i Krakowie opracują łącznie jednolity projekt przepisów w sprawie wyglądu dorożki i postępowania władz, formalistyki, opłat lokalnych i t. p. i prześle centrali, która po zebraniu odpowiednich opinji w tym względzie pozostałych Związków, postara się o załatwienie tej sprawy u władz rządowych, czy miejskich.*

Stosunek do zagadnień miejskich, jak bruki, oświetlenie, ruch uliczny wózków ręcznych i konnych i t. p. — referował p. dr. Paweł Berski z Krakowa, wskazując na brak orjentacji tak w publiczności, jak i organów policyjnych, na złe drogi, niszczące samochód i t. d. To samo podkreślali inni delegaci. Zjazd postanowił, że: *redakcja „Ruchu Samochodowego", jako organu centrali, poruszy tę sprawę w prasie, oraz polecono centrali interwencję u władz w sprawie złych burków i uregulowania ruchu wozów i wózków ręcznych, tamujących ruch dorożek samochodowych.*

W związku z tą sprawą wyłoniła się kwestja zagadnień wydawniczo-propagandowych — sprawa własnego pisma. reklam, znaczka i t. p.

W sprawie tej zabrał głos redaktor „Ruchu Samochodowego" — p. red. W. Przyłuski, który

wskazał na doniosłe znaczenie własnego pisma, jako organu Związku, jako tej mównicy publicznej, z której wszystkie zagadnienia, obchodzące właścicieli dorożek samochodowych dotrzeć mogą do każdej, zainteresowanej władzy, poruszyć opinję i zaważyć na szali najbardziej żywotnych interesów tej branży, i zażądał zrozumienia i poparcia zamierzeń redakcji.

W sprawie tej zabrał głos dr. Berski z Krakowa, oraz delegaci z Warszawy i Lwowa, solidaryzując się na całym froncie z red. Przyłuskim — poczem Zjazd uchwalił: *Uznać „Ruch Samochodowy" za organ wszystkich połączonych Zrzeszeń, postanowiono, że tytuł pisma będzie „Ruch Samochodowy — organ Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych i Autobusów Rzeczypospolitej Polskiej", że każdy Związek, wchodzący w skład centrali prenumerować będzie ilość egzemplarzy odpowiednio do liczby posiadanych członków, że Związki wchodzące w skład Centrali udzielą odpowiednich subwencji.*

Również redakcja „Ruchu Samochodowego" ma, przy odpowiedniem poparciu poszczególnych Związków, interesować się i załatwiać sprawy reklamowe i propagandowe.

Co do składki członkowskiej postanowiono, że projekt opracują Zrzeszenia: Kraków i Lwów i prześlą go warszawskiej Centrali do uzgodnienia z innymi Związkami.

Dłuższą dyskusję wywołała tak ważna dla właścicieli pojazdów samochodowych sprawa, jak ubezpieczenia („auto-casco") i od odpowiedzialności cywilnej.

Sprawę tę referowali delegaci Krakowa, p. p.: St. Warmuzek i dr. Berski, podkreślając konieczność ubezpieczenia, wybór solidnych Towarzystw ubezpieczeniowych — i określając całą kwestję z punktu widzenia faktycznego i prawnego. Zjazd. po stwierdzeniu, że sprawa ta jest wyjątkowo trudną do rozstrzygnięcia — postanowił, że:

Wybrana przez Związek Warszawski do prowadzenia tego zagadnienia delegacja, w składzie: pp.: Czesława Łącznego, Romana Szczepkowskiego i Wiktora Grembowskiego przeprowadzi sprawę z ramienia i dla wszystkich Zrzeszeń, jako Komisja wyłonionej Centrali Związków i Stowarzyszeń.

W ostatnim punkcie porządku dziennego pierwszego dnia Zjazdu przedłożono szereg wniosków wolnych, jak: a) nowa ustawa w przedmiocie podatku drogowego (ref. p. J. Daschek ze Lwowa); b) jednolita taryfa; c) praktyka kierowców (ref. p. St. Warmuzek z Krakowa, który domagał się przeprowadzenia wymogu 2-letniej praktyki szoferskiej od kandydatów na kierowców auto-dorożek); d) pozwolenie na nowe dorożki samochodowe, oraz e) sprawa zaopatrzenia.

W sprawach tych: *powierzono Centrali złożenie odnośnego memorjału w sprawie zniesienia podatku drogowego. — Rozpatrzenie spraw: jednolitej taryfy, pozwolenia na nowe dorożki, i sprawy zaopatrzenia, odłożono do następnego Zjazdu.*

DRUGI DZIEŃ OBRAD.

Drugi dzień Zjazdu, w dniu 5 b. m. — odbył się w lokalu Związku warszawskiego, przy ul. Smolnej 38 m. 9.

Obecni byli ze Lwowa: pp.: Jan Daschek prezes Związku Lwowskiego, Jakób Steiner, Józef Marek; z Krakowa pp.: dr. Paweł Berski, Florjan Dziadur, Stanisław Warmuzek, Wiktor Majder; z Warszawy pp.: Roman Szczepkowski, Czesław Łączny.

Nastąpiło sprawozdanie delegacji z odbytych z Ministerstwach konferencjach. Po przyjęciu do wiadomości sprawozdań delegacji o przychylnem stanowisku władz w stosunku do postawionych żądań. postanowiono, że:

Centrala, względnie jej sekretarz podadzą jaknajrychlej do wiadomości Związków konkretną odpowiedź władz, oraz szczegółowo opracowane sprawozdanie.

Przewodniczący zjazdu p. J. Daschek pożegnał Zjazd, dziękując za uczestnictwo, oraz wyraził nadzieję, że następne Zjazdy odbywać się będą w krótszych terminach i jeszcze ściślejszymi węzłami połączą właścicieli dorożek samochodowych z całej Polski.

* * *

Konkretne i urzędowe rezultaty prac Zjazdu podajemy w innem miejscu. Tu zaznaczamy jedynie, że podniosła atmosfera obrad, zrozumienie się wzajemne i przebieg Zjazdu — wskazały namacalnie, że rzucony przez warszawski Związek braterski zew zjednoczenia się — był na czasie, miał rację bytu i realne wykazał rezultaty.

Zaznaczyć też należy i podkreślić, że organizacje prowincjonalne. a zwłaszcza Kraków i Lwów — przyjechały na Zjazd z taką znajomością swego zawodu, swoich potrzeb i postulatów i z tak przygotowanym materjałem — że przemówienia i wnioski delegatów tych miast stanowiły oś, około której obracały się obrady Zjazdu.

Delegacje Zjazdu w instytucjach rządowych

ZWOLNIENIE BENZYNY OD PODATKU

Wyłoniona przez Zjazd delegacja w myśl uchwały udała się najpierw do Ministerstwa Przemysłu i Handlu, aby interwenjować w sprawie zwolnienia benzyny dla celów eksploatacji dorożek samochodowych — w 80 proc. — od podatku konsumcyjnego.

Delegację naszą przyjęto w wydziale naftowym. Przyznano jej zupełną rację, bo rzeczą niesprawiedliwą jest, aby dorożki samochodowe i autobusy jako publiczny środek lokomocji tyle płaciły za benzynę, co i samochody prywatne, będące poniekąd luksusem.

W rezultacie Ministerstwo Przemysłu i Handlu zgodziło się na obniżenie podatku konsumcyjnego od benzyny o 80 proc. Chodzi teraz tylko o praktyczne rozwiązanie tej sprawy, takie, któreby zapobiegało nadużyciom.

Zaznaczyć wypada, że całość podatku konsumcyjnego wynosi na litrze 17 gr. Po urzeczywistnieniu obietnicy Ministerstwa Przemysłu i Handlu podatek wynosić będzie tylko 4 gr.

Sprawą sprzedaży benzyny w porozumieniu z instytucjami prywatnemi zajmie się Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych. Tylko więc członkowie Związku będą mieli prawo nabywać tę tańszą benzynę.

PATENTY

Delegacja nasza interwenjowała również w Ministerstwie Skarbu w sprawie przyznania nam prawa wykupu patentów przemysłowych (VIII kat.) a nie handlowych — jak dotychczas.

I w Ministerstwie Skarbu... przyznano nam rację, godzono się z nami, tylko... załatwienie sprawy znowu odwleczono.

Wobec tego Zw. Wł. Dor. Sam. postanowił bezpośrednio interwenjować u p. ministra Czechowicza. Kiedy zwrócono się do sekretarjatu p. ministra — odpowiedziano nam, że p. minister przyjmie wtedy naszą delegację, kiedy sprawę patentów dla nas zreferuje mu dyrektor departamentu podatków p. Koszko.

Ponieważ z przebiegu tej sprawy widać, że władze ministerjalne usiłują przewlekać sprawę, Zw. Wł. Dor. Sam. postanowił wezwać członków aby na własną odpowiedzialność wykupywali patenty, a gdyby z tego powodu mieli jakieś przykrości — gremjalnie zaskarżali Ministerstwo Skarbu przed Najwyższy Trybunał Administracyjny.

Sprawa, o której zapomniano

Bezpieczeństwo publiczne, a eksploatacja pojazdów mechanicznych

Memorjał Zjazdu Zrzeszeń Właścicieli Dorożek Samochodowych i Autobusów do P. Prezydenta Rzeczypospolitej

Z Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dn. 7.IV 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr. 53, oz. 468) wynika, że dorożki samochodowe należą do przemysłu wolnego, którego wykonywanie nie ograniczone jest żadnymi względami, tak osobowymi, jak i rzeczowymi.

Przemysł dorożek samochodowych w Polsce, powstały od niedawna i rozwijający się bardzo powoli, nie dorównywuje pod żadnym względem tej gałęzi przemysłu zagranicą. Jednakże rozwój tej gałęzi zawodu o charakterze publiczno-komunikacyjno-usługowym, leży tak w interesie Państwa, ze względu na odpowiednio już przygotowane środki lokomocji na wypadek wojny, jak również w interesie samego społeczeństwa, dla którego ta gałęź zawodu daje szerokie pole do pracy i przyczynia się do podniesienia ogólnego poziomu kultury i cywilizacji Polski.

Z tych zasad ta gałęź przemysłu winna cieszyć się szczególną opieką ze strony Państwa. Tymczasem przy obecnym stanie prawnym, jest ona zdana na łaskę i niełaskę poszczególnych przypadkowych eksploatorów, którzy nie dają należytej gwarancji rozwoju tego przemysłu, tak pod względem rzeczowym, jak i osobowym.

W obowiązującem z dniem 16 grudnia b. r. — prawie przemysłowem, stosowanie zasady wolności przemysłowej *nie powinno mieć miejsca w wypadkach, w których chodzi o możliwie skuteczne zarządzenia celem ochrony bezpieczeństwa zdrowia, lub mienia ludności, a więc powinno przyjąć się za zasadę, że przymusowi koncesyjnemu poddać należy te rodzaje przemysłu, kórtych wykonywanie uzależnić należy od pewnych warunków ze względu na interes publiczny i interes Państwa.*

Z powyższych względów Zjazd Zrzeszeń Właścicieli Dorżek Samochodowych Rzeczypospolitej Polskiej w myśl uchwały powziętej w dniu 4 grudnia 1927 r., ma zaszczyt prosić P. Ministra:

o zaliczenie przemysłu dorożek samochodowych, jako publicznego środka komunikacyjno-usługowego do przemysłu koncesjonowanego w ramach rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 7.VI 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr. 53 poz. 468) i objęcie tego przemysłu art. 8 wyżej wspomnianego rozprządzenia, z uzależnieniem wydawania koncesji od stosunków i potrzeb miejscowych, wykazania się dowodem posiadania własnego samochodu, polisy ubezpieczenia od odpowiedzialności prawno - cywilnej i od przedstawiania kandydatów na kierowców, posiadających, przynajmniej, 2-letnią praktykę na pojazdach mechanicznych.

Zjazd żywi nadzieję, że Pan Prezydent w uznaniu słuszności powyższych okoliczności raczy uzupełnić prawo przemysłowe z dnia 7.VI 1927 r. nowelą, lub rozporządzeniem w duchu słusznych naszych dezyderatów.

Przy niniejszem Zjazd załącza szczegółowe uzasadnienia memorjału, który ma zaszczyt złożyć.

Prezydjum Zjazdu

Uzasadnienie naszego stanowiska

Jednym z najważniejszych i zasadniczych momentów, dotyczących tej ważnej gałęzi publicznego zarobkowego ruchu komunikacyjneko, jest podstawa prawno-przemysłowa wykonywania tego przemysłu.

Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7.VI r. b., obejmujące jednolite prawo przemysłowe dla całej Rzeczypospolitej Polskiej dzieli zajęcia zarobkowe przemysłowe na 3 kategorje, a mianowicie: 1) przemysł wolny, 2) przemysł rękodzielniczy, 3) przemysł koncesjonowany.

Przemysłem wolnym jest każdy przemysł, który nie należy do przemysłów rękodzielniczych, ani też koncesjonowanych.

Ze względu na przedmiot i technikę pracy przemysłowej rozróżnić należy przemysł: 1) produkcyjny, 2) handlowy, 3) usługowy i 4) fabryczny.

Przemysł dorożek samochodowych nie wyliczony, ani w rzemiosłach, ani koncesjach, należy zatem do przemysłu wolnego, który już z chwilą zgłoszenia wolno natychmiast rozpoczynać bez żadnych ograniczeń i badania okoliczności ubocznych, np. dochodzeń co do osoby, ponieważ ewentualne ukaranie sądowe, lub administacyjne nie może być przeszkodą w wykonywaniu przemysłu z wyjątkiem przemysłów koncesjonowanych.

Wolność wykonywania tego przemysłu na podstawie rozporządzenia o prawie przemysłowem wyklucza odpowiedni rozwój tego odpowiedzialnego publicznego przemysłu komunikacyjnego (usługowego), ponieważ stwarza silną konkurencję, w przeciwieństwie do konkurencji handlowej — niesłychanie szkodliwą, gdyż dążeniem każdego przedsiębiorcy wobec nieograniczonej i niewątpliwie nadmiernej ilości przedsiębiorstw, będzie uzyskwanie jaknajwiększych zysków kosztem najmniejlszych wkładów finansowych i tego rodzaju rozumowaniu w tych warunkach dziwić się nie można, *bo skoro przedsiębiorca skutkeim nadmiernej i dowolnej ilości dorożek samochodowych ma ograniczone i wątpliwe zyski, — trudno mu czynić w przedsiębiorstwo swe odpowiednie wkłady.*

Ucierpi na tem i interes publiczny, gdyż dorożki samochodowe pod względem jakości, obsługi i t. p. nie mogą z natury rzeczy stanąć na poziomie wymagań europejskich. Nadmiar dorożek samochodowych w miastach ponad rzeczywistą potrzebę prowadzi do likwidacji coraz większej ilości przedsiębiorstw, na miejsce których powstają nowe, dzieląc po krótkim czasie los poprzednich.

W interesie zdrowej podstawy rozwijającego się dopiero przemysłu tego leży, by ze względów ogólno publicznych i bezpieczeństwa publicznego *zaliczono przemysł ten jako publiczno usługowy do przemysłów koncesjonowanych*, wymienionych w art. 8 rozporządzenia o prawie przemysłowem pod nazwą „publicznego przemysłu komunikacyjnego przy pomocy pojazdów mechanicznych tak dla potrzeb miejscowych, jakoteż perjodycznego przewozu osób autobusami, jako przemysłów pokrewnych", różniących się tylko ilością przewożonych pasażerów i odległością przewozu.

Wydanie koncesji należałoby uzależnić od: *zaufania do przedsiębiorcy, przedstawienia uzdolnionego, nieposzlakowanego kierowcy o ile nim jest sam właściciel, który to kierowca winien posiadać prócz egzaminu, conajmnieą 2-letnią praktykę na pojazdach mechanicznych prywatnych, — przedłożenia dowodu własności samochodu, dowodu ubezpieczenia od odpowiedzialności prawno-cywilnej, wykazania specjalnej komisji lustracyjnej, że samochód jako dorożka, nadaje się pod każdym względem jako publiczny zarobkowy środek komunikacyjny, wreszcie od potrzeb miejscowych, zależnie od stosunków i warunków komunikacji w odnośnej miejscowości.*

Wymieniona wyżej ochrona formalno-prawna już w krótkim czasie polepszy dotychczasowy stan rzeczy, tworząc poważne przedsiębiorstwa, nie obliczone na chwilowy łatwy zysk, — eliminując jednostki, widzące w tym przemyśle jedynie chęć szybkich zarobków, jednostronnych, *bez dawania gwarancji świadczenia rzeczywistych usług publicznych.*

Za ograniczeniami powyższemi, warunkującemi wydanie koncesji, przemawiają względy osobowe i rzeczowe, gdyż właściciel przedsiębiorstwa, lub kierowca, karany sądownie za zbrodnię, nałogowy alkoholik, nie daje żadnej gwarancji uczciwego wykonywania przemysłu dorożkarstwa samochodowego, które daje szereg sposobności do nadużyć.

Dwuletnia praktyka po złożeniu egzaminu szoferskiego jest minimalnym okresem czasu, który może dać kierowcy łatwość i wprawę w kierowaniu pojazdem mechanicznym. Szofer, co dopiero egzaminowany, nie posiadający żadnej praktyki, o bardzo słabych wiadomościach, nabytych w szkołach szoforów, nie może dać żadnej gwarancji należytego i pewnego kierowania dorożką samochodową i dla publiczności jest wręcz niebezpieczny. Dowód przedłożenia własności samochodu wykluczy od wykonywania przemysłu jednostki spekulacyjne. Ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej zapewni osobom poszkodowanym wynagrodzenie przynajmniej częściowo poniesionej szkody na zdrowiu i t. p. Zbadanie dorożki samochodowej pod względem jakości zmniejszy i uniemożliwi ewentualne wypadki, niedopuszczając do ruchu pojazdów mechanicznych nadmiernie zużytych, a częstokroć tylko pozornie dobrze wyglądających.

Wreszcie uzależnienie ilości dorożek w każdem mieście od rzeczywistej potrzeby miejscowej *uchroni właścicieli od szkodliwej w tej gałęzi nieuchronnej nieuczciwej konkurencji* i da im podstawę prowadzenia swych przedsiębiorstw na pewnych i zdrowych podstawach ku największemu zadowoleniu publiczności i władz.

UCZESTNICY ZJAZDU



Siedzą z lewa na prawo pp.: F. Dziadur, prezes organizacji krakowskiej, dr. J. Steiner (Lwów), J. Daschek, prezes organizacji lwowskiej, przewodniczący Zjazdu; inż. C. Zakrzewski, prezes organizacji warszawskiej; dr. P. Berski, prezes autobusistów w Krakowie, dyr. C. Łączny (Warszawa), W. Grembowski (Warszawa), St. Mytko (Poznań), K. Glaza (Poznań; stoją: drugi z lewa na prawo — radca prawny B. Oberfeld (Warszawa); St. Warmuzek, sekretarz organizacji krakowskiej; M. Grzybkowski (Poznań); J. Marek (Lwów); E. Hakiel (Warszawa); W. Majder (Kraków), red. K. Kobierski (Bydgoszcz); red. „Ruchu Samochodowego" W. Przyluski; L. Pogorzelski (Warszawa); K. Weykum (Warszawa); A. Dzikowski, p. o. sekretarza organizacji warszawskiej.

Uwadze komisji ruchu ulicznego

Wobec zamierzonej reformy w ruchu ulicznym Warszawy przez władze, chciałbym zwrócić uwagę komisji ruchu ulicznego na regulację ruchu przy ulicy Wolskiej róg Nowo-Młynarskiej.

W wymienionym punkcie t. j. przy ulicy Wolskiej, Dyrekcja Tramwajów Miejskich ułożyła potrójny tor tramwajowy i w ten to sposób tamuje całkowicie ruch uliczny. Przejazd samochodów, jak innych powozów, odbywa się po lewej stronie jezdni. Zaznaczyć należy, iż na jednym z trzech torów stacjonują wagony linji Nr. 9. Zadaniem komisji ruchu ulicznego byłoby, aby Dyrekcja Tramwajów dostosowała się do wymagań ruchu i wagony linji Nr. 9 umieściła przy ul. Nowo-Młynarskiej. Tym sposobem ruch kołowy przy ulicy Wolskiej odbywałby się normalnie.

Wagony linji Nr. 16, które stacjonują przy ul. Nowo-Młynarskiej i zajmują 2 tory, można ustawić w kolejce, opróżniając jeden tor dla linji Nr. 9.

Projekt powyższy winna komisja jak również Dyrekcja Tramwajów wziąć pod uwagę, by zagadnienia regulacyjne pomyślnie i w jaknajszybszym czasie zostały uskutecznione.

O innych projektach regulacyjnych napiszemy później.

Karol Weykum

Pionierzy komunikacyj samochodowych w Polsce

Rozmowy „Ruchu Samochodowego" z przedstawicielami prowincjonalnych zrzeszeń właśc. dor. sam. i autobusów.

Korzystając z obecności na Zjeździe delegatów z kilku większych miast Polski, poprosiliśmy ich o krótkie informacje na temat życia, organizacji, trosk i zmartwień zawodowych właścicieli dorożek samochodowych w poszczególnych ośrodkach.

Pragniemy w ten sposób nawiązać łączność pomiędzy ludźmi jednego zawodu na terenie całego państwa, — by znając wzajemne swoje lokalne potrzeby, — mogli skutecznie bronić, gdzie potrzeba, swych interesów.

Oto garść zebranych informacyj. Zaczęliśmy od Lwowa.

CO MÓWIĄ LWOWIANIE?

— Czego pan chce się dowiedzieć i co mam Panom o nas powiedzieć? — oświadczył nam na naszą interpelację p. Jan Daschek, prezes Stowarzyszenia właścicieli dorożek samochodowych we Lwowie.

— Chcielibyśmy — panie prezesie — dowiedzieć się — ilu Panów jest, jak jesteście zorganizowani, jak żyjecie, ile zarabiacie, co was gnębi i t. d. i t. d.?

— Jest nas we Lwowie, zorganizowanych w Stow. przemysłowem właścicieli dorożek samochodowych, z siedzibą przy ul. Kościckiego nr. 8 — 295. Dorożek kursuje w chwili obecnej 255, z czego około 30 proc. Fordów, 10 proc. Tatra, trochę Renault'ów, Perl'ów, Fiat'ów i t. d.

Przeciętny zarobek dzienny dorożki wynosi od 25 — 30 zł. brutto, z czego rozchód wynosi 18 — 20 zł., czyli, że na czysto można zarobić 5 — 10 zł.

Dawniej można było zarobić więcej na wyjazdach zamiejskich. Było to w czasie, kiedy w okolice Lwowa wyjeżdżali kupcy leśni na oglądanie objektów kupna. Dzisiaj, z uwagi na ogólną sytuację ekonomiczną, to się skończyło — i liczyć można tylko na zarobek w mieście.

Sytuację ratuje do pewnego stopnia to, że Stowarzyszenie posiada własną stację benzynową, która dostarcza członkom taniej benzyny, np. obecnie po 60 gr. za litr. Także gumy sprowadzamy dla członków po cenach fabrycznych z Wiednia.

Największą naszą bolączką jest fatalny stan bruków we Lwowie. Takich bruków niema z pewnością w żadnem innem mieście w Polsce. Najlepszy, zupełnie nowy samochód, puszczony, jako dorożka na Lwów — już po pół roku musi być oddany do gruntownego remontu.

Większość naszych zmartwień i utrapień załatwiamy na miejscu. Obecnie mając Związek Stowarzyszeń z siedzibą w Warszawie, będziemy mogli łatwiej i sprawniej kołatać u władz centralnych w sprawach ogólniejszej natury, dotyczących zarówno Lwowa, jak i innych miast.

W GRODZIE PODWAWELSKIM.

— Co słychać w podwawelskim grodzie? — zapytaliśmy z kolei prezesa Stowarzyszenia przemysłowego właścicieli, wynajmujących samochody w Krakowie — p. Florjana Dziadura.

— W Krakowie dzieje się nie najlepiej — pod względem zarobkowym. Stowarzyszenie nasze liczy 76 członków. Każdy członek wpłaca jednorazowo 250 zł. wpisowego, składka roczna wynosi 30 zł. Dorożek jest u nas 105. Zarobki nasze są, zwłaszcza zimową porą — bardzo mierne. Kraków jest miastem o małym stosunkowo ruchu, i liczba 100 dorożek jest prawie, że za duża na nasze stosunki. Lepiej przedstawia się sytuacja w lecie, zwłaszcza, gdy dopisze pogoda. Wtedy największe powodzenie ma samochód o typie sportowym, na 4 — 6 osób, nadający się do t. zw. wyjazdów torowych, na dalekie przestrzenie. Jeździ się do Zakopanego, Krynicy, Szczawnicy i innych uzdrojowisk na Podkarpaciu.

— Czy właściciele dorożek jeżdżą sami, czy też, i w jakiej ilości zatrudniają szoferów?

— Przeważnie jeździmy sami, gdyż większość właścicieli, to posiadacze jednego samochodu. Szoferzy są zatrudnieni zaledwie w kilku przedsiębiorstwach, eksploatujących po kilka maszyn. Wogóle członkowie nasi — to fachowcy, dla których eksploatacja samochodu stanowi jedynie źródło utrzymania.

— Jaki jest stosunek Panów do władz miejscowych?

— Naogół dajemy sobie z niemi radę. Obecnie np. chcą nam władze przemysłowe narzucić, na wzór Warszawy, jednolity typ dorożki, t. zn. landaulet, — przeciw czemu my bronimy się, a to z tego względu, że, jak to już wspomniałem — w Krakowie trudno jest o wprowadzenie jakiegoś ustalonego typu dorożki miejskiej, z uwagi na specyficzny, turystyczno-sportowy sposób naszego zarobkowania.

Z postulatami naszymi, zresztą zawsze słusznymi, — władze przeważnie się liczą, głównie z uwagi na silną i sprawną organizację naszego stowarzyszenia. Sądzę, że obecnie, dzięki utworzeniu Związku zrzeszeń, stanowisko nasze będzie jeszcze silniejsze.

W WIELKOPOLSCE

O stosunkach w Poznaniu poinformował nas p. Mieczysław Grzybkowski, honorowy członek Związku właścicieli dorożek samochodowych w Poznaniu, który przyjechał na Zjazd w zastępstwie prezesa tamtejszej organizacji, p. Józefa Taczaka.

— Członków zrzesza nasz Związek przeszło 100. Maszyn kursuje w Poznaniu 163. Są to przeważnie Fiaty i Fordy. Dość jest także maszyn marek niemieckich.

Zarobek przeciętny jednej dorożki waha się dziennie od 25 — 35 zł. brutto. Na czysto zarabia dorożka najwyżej około 15 zł.

W 60 proc. są samochody obsługiwane przez szoferów. Niemniej jednak właściciele dorożek są bez wyjątku fachowcami, znającymi doskonale swoją branżę.

— Od siebie dodajemy, że p. Grzybkowski uruchomił już w r. 1904, a więc 24 lata temu, 3 dorożki samochodowe w Poznaniu. Słusznie też może być uważany za nestora przemysłu samochodowo-dorożkarskiego w Polsce.

I-szy Polski Zjazd Automobilowy

W dniach 8, 9 i 10 grudnia odbył się w Warszawie Pierwszy Ogólno-Polski Zjazd Automobilowy.

Na zjazd ten przybyli delegaci wszystkich dzielnicowych klubów w liczbie 15-tu. Były więc zastąpione:

Automobil-Klub Polski, Warszawa.
Śląski Klub Automobilowy, Katowice.
Małopolski Klub Automobilowy, Lwów.
Wielkopolski Automobil-Klub, Poznań.
Krakowski Klub Automobilowy, Kraków.
Łódzki Klub Automobilowy, Łódź.

Prócz delegatów klubowych jawili się na zjeździe i przedstawiciele władz, między innymi:

Gen. Sławoj-Składkowski za Minist. Spraw Wewnętrznych, inż. Nestorowicz, dyrektor Departamentu M. Rob. Publ., ppłk. Rünkemann, za M. S. Wojsk., inż. Słomiński, prezydent m. Warszawy, Komisarz Rządu za Warszawskie i Województwo Grodzkie.

Obradom przewodniczył wiceprezes Automobil-Klubu Polski hr. Raczyński.

W pierwszym dniu, t. j. 8 odbyło się otwarcie zjazdu na zebraniu ogólnem powitanie gości i delegatów, oraz ustalenie programu zjazdu, poczem nastąpiły referaty dyskusyjne.

W drugim dniu zjazdu przed poł. uczestnicy zwiedzili Zakłady Samochodowej Fabryki „Ursus“ w Czechowicach pod Warszawą. Fabryka przystąpiła obecnie już do fabrykacji seryjnej i zapowiada na połowę stycznia wypuszczenie pierwszej serji 50 wozów półciężarowych na rynek krajowy. Urządzenia obecne mogą dać każdego miesiąca dalszą serję po 50 samochodów.

Po poł. tego dnia odbyły się narady międzyklubowego Wydziału Sportowego w czasie których opracowano uchwały dla plenum i ustalono krajowy kalendarz sportowy.

W ostatnim dniu zjazdu przed poł. zwiedzono Centralne Warsztaty Samochodowe M. S. Wojsk. Warsztaty te zatrudniają ponad 1000 robtników i mechaników. Wykonują one nietylko wszelkie poprawki z zakresu silników, środków lokomocji, ale wykonują też i wszelkie nowe części samochodowe, a nawet składają całe wozy zarówno osobowe, jak i ciężarowe. Urządzenia tych warsztatów są jak najbardziej nowoczesne i doskonałe. Zakłady te wykonały własny typ wozu osobowego marki C. W. S., specjalnie przystosowanego do polskich warunków drogowych.

Po poł. tego dnia, t. j. w sobotę, 9 grudnia, zebrał się zjazd na ogólne zgromadzenie, które uchwaliło szereg wniosków przygotowawczych i opracowanych przez Międzyklubowy Wydział Sportowy.

Uchwały te zostaną podane do publicznej wiadomości po ich wystylizowaniu. Dotyczą one: sprawy budowy i poprawy dróg, sprawy ruchu na drogach komunikacyjnych, sprawy znaków drogowych, sprawy odpowiedzialności cywilnej kierowców i właścicieli samochodów i sprawy ujednostajnienia jaknajrychlejszego przepisów, dotyczących automobilizmu, które są różne w poszczególnych dzielnicach.

O godz. 20 zakończył przewodniczący hr. Raczyński zjazd, poczem uczestnicy zebrali się na wspólnym bankiecie.

ZAMIAST FELJETONU

PRAWA JAZDY DLA... GŁUCHONIEMYCH

Nasi koledzy, współpracownicy wychodzącej w Paryżu „Gazety głuchoniemych“, w jednym z ostatnich numerów swego pisma w gwałtowny sposób domagają się, by i posiadanie prawa jazdy dla głuchoniemych, było tak samo dostępne jak i dla innych.

Niestety, ustawy francuskie, orzekają, że pozbawienie tych dwóch zmysłów, pociąga za sobą odmowę wydania takiego pozwolenia.

Odmowa wydania prawa jazdy nie oponuje przeciwko niemocie, lecz głuchocie.

Lecz mimo to jeden z współpracowników tego pisma słusznie zaznacza, że np. motocyklista z nałożonym na uszy hełmem, lub szofer w zimowej czapce tak samo jest niewrażliwym na głos jak i głuchy.

Autor tego artykułu p. Maurice Meniardet, głuchoniemy, jednak mówiący t. zw. sposobem wargowym, kończy następująco:

„Odmawiacie prawa jazdy spokojnym naogół głuchym, któremu dokument ten potrzebnym jest niejednokrotnie do życia, a dajecie młodym, którzy prowadzenie samochodu, uważają za zabawkę nie zaś za sposób zarobkowania. Zresztą wiadomem jest, że pozbawienie jakichś zmysłów powoduje udoskonalenie się znaczne innych i tak wzrok posiadają np. głuchoniemi o wiele bystrzejszy od normalnych.

Kiedy właściciel samochodu ogłuchnie, nie odbiera mu się prawa jazdy. Dlaczegóż więc odmawiać wydania tego pozwolenia komuś, kto stracił słuch przed otrzymaniem tego dokumentu. Przecież to, na to samo wychodzi“.

Zaznaczyć należy, że p. Meniardet, autor powyższego jest znanym konstruktorem samochodowym w Besançon i kierowcą wyścigowym.

Inni o naszych sprawach

Wiadomości Gospodarcze. — Znamienna uchwała. — Przegląd Wieczorny.

W Londynie odbył się międzynarodowy kongres organizacyj transportów samochodowych. Przedstawiciel naszego Ministerstwa Robót Publicznych świetną angielszczyzną uzasadniał uczestnikom kongresu znaczenie samochodu, jako środka lokomocji użytkowej.

Szkoda, że delegat nasz nie przejrzał szeregu pism, jakie w tej sprawie wystosowały do władz centralnych polskie organizacje właścicieli dorożek samochodowych i przedsiębiorstw autobusowych, pism, na które nie raczono dotychczas odpowiedzieć. Możeby wtedy nie było tak rażącej różnicy między tem, co mówił nasz delegat w Londynie, a tem, co się robi dla sprawy samochodu użytkowego w Polsce.

Słusznie też piszą „Wiadomości Gospodarcze" (organ Izby Handlowej i Przemysłowej we Lwowie):

„Transport samochodowy, jako czynnik rozwoju wszechświatowej kooperacji transportu kolejowego i drogowego, pozostaje w ścisłej łączności ze stanem dróg i sposobu ich budowy i jako wielkiego znaczenia dla Polski, powinien stanowić przedmiot specjalnej uwagi. Przy skąpej bowiem u nas sieci kolejowej, zwłaszcza we wschodnich Województwach, zachodzi konieczność przeprowadzenia licznych linji autobusowych, szczególnie dla transportów towarowych, celem ożywienia ruchu handlowego i potanienia kosztów transportu. Notoryczną bowiem jest rzeczą, że we wschodnich połaciach naszego kraju przewóz osób i towarów odbywa się przeważnie przy pomocy tak prymitywnego w dobie obecnej środka lokomocji, jakim są furmanki, co zwłaszcza przy znacznych odległościach utrudnia i bardzo podraża obrót handlowy".

ZNAMIENNA UCHWAŁA

Niemniej poważnie sprawę komunikacji miejscowej potraktował ostatni (16 — 18 październik r. b.) Zjazd w sprawach komunikacji miejscowej, podejmując uchwałę tej treści, między innemi:

„Mając na uwadze, iż budowa i rozwój sieci komunikacyjnej o charakterze miejscowym jest jednym z zasadniczych warunków wzmożenia życia gospodarczego, umocnienia bezpieczeństwa Państwa i zmniejszenia kosztów produkcji, a tem samem i potanienia znacznej części artykułów pierwszej potrzeby. Zjazd stwierdza, że troska o rozwój komunikacji miejscowej stać się winna przedmiotem zgodnych i usilnych prac Rządu, samorządów i czynników prywatnych.

Przedsiębiorstwa komunikacyjne winny być otaczane szczególną opieką Rządu i samorządu przez ułatwienia natury formalnej i subsydjowanie przedsiębiorstw, mających charakter użyteczności publicznej, a nie mogących się należycie rentować. W stosunku do przedsiębiorstw takich, konieczne jest wprowadzenie wzorem państw obcych daleko idących ulg podatkowych, a przedewszystkiem zwolnienia ich od podatku dochodowego i obrotowego".

TAJNE BENZYNIARNIE

„Przegląd Wieczorny" z dn. 5 b. m. pisze:

„Wszyscy pamiętamy straszny wybuch benzyny w jednym ze sklepów przy ul. Leszno.

Zjawisko to nie jest odosobnione. W wielu sklepach w mieście przechowywane są potajemnie olbrzymie ilości benzyny, przeznaczone na sprzedaż dla szoferów.

Te potajemne „benzyniarnie" zawierają nieraz po 200 i więcej kg. benzyny i każdej chwili mogą stać się terenem strasznej katastrofy.

Władze administracyjne postanowiły energiczną walkę potajemnym benzyniarzom. Aby jednak akcja ta została uwieńczona powodzeniem, należy uprzednio powiększyć liczbę stacyj benzynowych na mieście, których jest dotychczas przeszło 40 sztuk, stwarzając w ten sposób konkurencję potajemnym benzyniarzom, a następnie dopiero wszcząć energiczne kroki, celem ich zlikwidowania. Jak się dowiadujemy, wnajbliższym czasie „Polmin" ustawi kilkanaście nowych stacyj benzynowych na ulicach i stopniowo zwiększać będzie liczbę tych stacyj".

Lustracja dorożek samochodowych w Warszawie



M. Andrzejewski, współpracownik „Ruchu Samochodowego" (1), st. przod. S. Nyrtowski (2), komisarz Rodkiewicz (3), kierownik działu ruchu ulicznego U. P. Magistratu, p. Kosiakiewicz (4), przedstawiciel Zw. Wł. Dor. Sam. p. K. Weykum (5), i urzędnik p. Sobierajski (6); z boku popularny p. Franciszek, woźny.

UWADZE NASZYCH CZYTELNIKÓW!

Zwracamy uwagę naszym Czytelnikom, że wszystkie firmy przemysłowo-handlowe, ogłaszające się w „RUCHU SAMOCHODOWYM" zdecydowały się na udzielenie zniżek, nawet bardzo znacznych, przy zakupie u nich towaru.

Obowiązkiem, więc, każdego Czytelnika i Członka Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych jest, zresztą we własnym interesie, popieranie tych firm, słowem — okazywanie im poparcia.

Kartel naftowy i Rząd

W dniu 11 listopada r. b. podpisana została w Warszawie umowa o założeniu organizacji gospodarczej narazie do 30.IV 1929 roku, mającej na celu uregulowanie zbytu krajowego produktów naftowych i zaopatrywania zrzeszonych rafineryj w surowiec; organizacja nosi nazwę „Syndykat Przemysłu Naftowego"; siedzibą jej jest Lwów.

Do Syndykatu przystąpiły firmy „Fanto", „Galicja", „Jasło", „Limanowa", „Nafta", „Premjer", „Standard-Nobel", „Vacuum" oraz Państwowe Zakłady Naftowe („Polmin") z tem zastrzeżeniem, że warunki umowy zostaną zaakceptowane przez Min. Przemysłu i Handlu.

Wspólną organizacją objęte zostały; benzyna, gazolina, olej gazowy, nafta i lekkie oleje smarowe.

Zakupem i rozdziałem ropy dla zrzeszonych firm, wg. ustalonego klucza, zajmować się będzie Centrala Zakupu Ropy we Lwowie.

Prezesem Rady Nadzorczej Syndykatu wybrano p. dr. Tadeusza Pilata. Dyrektorem Syndykatu został dr. Ignacy Wygard, a jego zastępcą dr. Konrad Kowalewski.

* * *

W dn. 10 b. m. odbyła się w Minist. Przemysłu i Handlu konferencja z przedstawicielami przemysłu naftowego, którzy, po krótkiej wymianie zdań, przyjęli całkowicie postulaty p. ministra Przemysłu i Handlu w związku z powołaniem do życia kartelu naftowego i przystąpienia do niego „Polminu".

Postulaty rządowe w powyższej sprawie dotyczyły stworzenia podstaw trwałości kartelu przez określenie czasu istnienia tej organizacji na lat 5. Ten dłuższy okres czasu jest konieczny dla umożliwienia stworzenia racjonalnych podstaw rozwoju wiertnictwa naftowego. które, jak wiadomo, jest fundamentem przemysłu naftowego.

Również załatwienie problemu reorganizacji handlu produktami naftowemi, które nie da się pomyśleć bez scentralizowania sprzedaży, wymaga dłuższego czasu trwania organizacji. Z tą sprawą łączy się utworzenie centralnego biura sprzedaży produktów naftowych w kraju i w eksporcie, co znowu wpłynie na stopniowe obniżenie kosztów handlowych. Ta zaś reorganizacja sprzedaży z kolei rzeczy umożliwi przemysłowi naftowemu dotację około 15 do 20 miljonów złotych w ciągu 5 lat; ta suma obrócona będzie na poparci wiertnictwa naftowego przez wdrożenie prac badawczych i poszukiwawczych.

Wszystkie te poczynania pozostawać będą pod kontrolą rządową w drodze określenia ścisłych terminów realizacji poszczególnych etapów programu oraz powołania specjalnego komisarza rządowego na cały czas trwania kartelu. Poza tem rządowi służyć będzie prawo veta co do wszelkich nieuzasadnionych zwyżek cen produktów naftowych, objętych umową kartelową. Wreszcie zabezpieczono na cały czas trwania umowy interesy „Polminu". W sprawie powyższej przemysłowcy naftowi podpisali protokół i złożyli go na ręce pana ministra Przemysłu i Handlu.

Podatki w grudniu

W grudniu przypadają do zapłaty następujące podatki bezpośrednie:

1) do 15 grudnia włącznie wpłata państwowego podatku przemysłowego od obrotu, osiągniętego w miesiącu listopadzie b. r. przez przedsiębiorstwa handlowe I i II kat. i przemysłowe I—V kat., prowadzące prawidłowe księgi handlowe, oraz przedsiębiorstwa sprawozdawcze;

2) w ciągu miesiąca grudnia nabywanie świadectw przemysłowych i kart rejestracyjnych na rok 1928;

3) państwowy podatek dochodowy od uposażeń służbowych, emerytur i wynagrodzeń za naiemną prace — w ciągu 7 dni, licząc od dnia, w którym dokonano potrącenia podatku.

Nadto płatne są zaległości z tytułu podatku majątkowego oraz kwoty zaległości odroczonych i rozłożonych na raty z terminem płatności w miesiącu grudniu. tudzież podatki, na które płatnicy otrzymali nakazy płatnicze również z terminem płatności w tymże miesiącu

DOBRZY I UCZCIWI KIEROWCY

Dobry i uczciwy kierowca samochodowy to niebylejaki nabytek! A, niestety, o takiego dziś trudno. Mieliśmy możność słyszeć utyskiwania z tego powodu na ostatniem zebraniu właścieli taksówek warszawskich.

Pragnąc wnieść poprawę w taki stan rzeczy, porozumieliśmy się ze znanym pedagogiem na polu krzewienia oświaty samochodowej, p. inż. Prylińskim, który zagwarantował, że członkom Zw. Wł. Dor. Sam. w razie potrzeby będzie dostarczał kierowców dobrych i uczciwych, zasługujących na pełne zaufanie — wychowanków obecnych, lub dawniejszych jego kursów samochodowych.

Kto ma wciąż kłopot ze znalezieniem dobrego i uczciwego kierowcy, niech uda się do Zw. Wł, Dor. Sam., gdzie mu polecą odpowiedniego pracownika.

ORGANIZACJA KOMUNIKACYJ SAMOCHODOWYCH

DODATEK „RUCHU SAMOCHODOWEGO", POŚWIĘCONY KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ

Autobusy w Polsce

Starania koncesjonarjuszy w Krakowie

Stowarzyszenie przemysłowe koncesjonarjuszy autobusowych w Krakowie wysłało do M. P. i H. następujący memorjał:

Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 7.VI 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr. 53 poz. 468) o prawie przemysłowem nie zalicza przemysłu przewozu osób do przemysłów koncesjonowanych, a zatem przemysł ten ma być przemysłem wolnym, od wykonywania którego, w myśl prawa przemysłowego, nikt wyłączonym być nie może.

Przemysł perjodycznego przewozu osób autobusami, to jeden z najpoważniejszych i nowoczesnych środków komunikacji publicznej, zagranicą poważnie i silnie zorganizowany, przynoszący tak miejscowym obywatelom, jakoteż przyjezdnym, znaczne korzyści łatwej i wygodnej komunikacji.

W Polsce przemysł ten słabo zorganizowany i nie otoczony należytą opieką prawną rozwija się niedołężnie i nie idzie w pożądanym kierunku jako publiczny środek komunikacyjny.

Na powyższy stan rzeczy składa się szereg rozmaitych okoliczności, np. brak odpowiednich dróg, nadmierna konkurencja na pewnych linjach z powodu nie dostosowania ilości koncesji do rzeczywistych potrzeb, zezwalanie do wykonywania tego przemysłu osobom niepowołanym, lichy stan autobusów, ciężary podatkowe, a przedewszystkiem tworzące się od czasu do czasu ciche, lecz zdążające do swego celu spółki, mające za cel, pod pozorem ogólnego interesu publicznego, jedynie swe ukryte zyski, które to Spółki właśnie dezorganizują racjonalny rozwój tego przemysłu, uniemożliwiajac prowadzenie tego rodzaju przedsiębiorstwa ludziom bardzo poważnym i racjonalnie przedsiębiorstwa swe rozwijającym.

Jest rzeczą ogólnie znaną, że wszelkie kartele, spółki to twory tylko chwilowe, które ani ze względu na ogólne prawo przemysłowe, ani trwały rozwój przemysłu nie mogą odgrywać żadnej roli.

W przemyśle perjodycznego przewozu osób *winna być, przedewszystkiem, wykluczona konkurencja jako najszkodliwszy czynnik w interesie tak przedsiębiorców jakoteż interesu publicznego, ponieważ konkurencja z konieczności doprowadza przedsiębiorców do jak najtańszego prowadzenia przemysłu, łożenia najmniejszych wkładów, gdyż nadmierna ilość koncesji na danych linjach, jak to ma miejsce obecnie w niektórych miejscowościach, nie daje żadnemu z rzedsiębiorców należytego zysku wymaganego do kosztownego prowadzenia przedsiębiorstwa autobusowego.*

Rozporządzenie o prawie przemysłowem nie ograniczając zupełnie wykonywania tego przemysłu jako wolnego dopuszcza każdą ilość zgłoszeń perjodycznego przewozu osób, dlatego tworzy niebywałą konkurencję, która bezwzględnie przemysł ten. dopiero co rozwijający się, doprowadzi do zupełnej ruiny.

Dalej wykonywanie tego przemysłu winno być uzależnione od szeregu dalszych warunków, a mianowicie: przedsiębiorca, lub szofer o ile nim nie jest sam właściciel, winien udowodnić, że jest nieposzlakowanym, posiada dłuższą praktykę na silniejszych pojazdach mechanicznych — chodzi tu bowiem o większe ilości pasażerów, a zatem o bezpieczeństwo publiczne tem bardziej, że pasażerów przewozi się na znaczne odległe linje.

Autobusy przed dopuszczeniem ich do użytkowania powinny być zbadane przez specjalną Komisję, czy odpowiadają wszelkim wymogom tak pod względem technicznym, jakoteż wyglądu i urządzenia, oraz należałoby brać pod uwagę. czy autobus przedstawiony nadaje się na linję, na której ma kursować.

Na racjonalny rozwój przemysłu perjodycznego przewozu osób składa się szereg dalszych okoliczności ubocznych.

Ponieważ jednak przyszłość tego przemysłu zależy jednak zasadniczo od ujęcia go w ramach

prawa przemysłowego, przeto podpisane Stowarzyszenie wnosi niniejszem:

Wysokie Ministerstwo raczy w interesie bezpieczeństwa publicznego i należytego rozwoju tej ważnej gałęzi komunikacyjnej zaliczyć przemysł ten w drodze noweli ewentualnie specjalnego rozporządzenia do przemysłów koncesjonowanych z wykluczeniem tworzenia monopoli i t. p. jako z prawem przemysłowem sprzecznych.

Przełożony Stowarzyszenia
dr. Paweł Berski

Komunikacja autobusowa w województwie krakowskiem

Rozmowa z dr. P. Berskim

Prócz Stowarzyszenia właścicieli dorożek samochodowych — istnieje w Krakowie „Związek właścicieli, wynajmujących autobusy woj. Krakowskiego" z siedzibą w Krakowie, którego prezes p. dr. Paweł Berski oświadczył nam uprzejmie, co następuje:

„Na terenie woj. Krakowskiego kursuje około 100 autobusów, należących do 70 właścicieli. Wszyscy oni należą naturalnie do Związku, którego jestem prezesem.

„Ruch autobusowy odgrywa na terenie woj. Krakowskiego bardzo poważną rolę i — śmiem twierdzić — znakomicie uzupełnia braki, którym nie może zaradzić komunikacja kolejowa.

„Autobusy nasze łączą Kraków z Zakopanem, Krynicą, Myślenicami, Kielcami, Miechowem, Tomaszowem, Pilznem i t. d. i t. d. — Poza tem prawie wszystkie miasta powiatowe na terenie woj. Krakowskiego posiadają pomiędzy sobą komunikację autobusową.

„Używane są u nas przeważnie wozy z marek: Lancia, Berliet, Chevrolet i Fiaty.

„Zarobki nasze są średnie, co zależy od pory roku, stanu pogody, stanu dróg na danym odcinku i t. p.

„Szczegółowo o naszych troskach i bolączkach napiszemy wkrótce do „Ruchu Samochodowego".

Autobusy w Lubelszczyźnie

„Express Lubelski" pisze:

W dniach najbliższych ma ukazać się rozporządzenie wojewody lubelskiego w sprawie regulowania ruchu kołowego, opracowane przez inż. Stojanowskiego z Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych.

Sprawa autobusów kursujących na terenie województwa, a najczęściej łączących Lublin z mniejszymi miastami, jest godna bacznej uwagi i zastanowienia się. Przy stałym rozwoju dróg bitych, zagadnienie komunikacji autobusowej nabierze cech poważniejszych, ze względu na szybki rozrost tego środka komunikacyjnego, będącego dużo tańszym od kolei żelaznych i mniej zużywającym czasu na przeniesienie się z miejsca na miejsce.

Unormowanie przepisów o ruchu kołowym, wiąże się bardzo z ruchem pieszym, o którego przepisach nasi mieszkańcy nie mają dotychczas pojęcia. Dość zobaczyć w niedzielę wieczorem Krak.-Przedmieście, a zagadnienie to jest niezmiernej wagi, specjalnie teraz podczas zimy, gdy na ulicach i trotuarach nie możemy znaleźć ani piasku, ani popiołu, bez których w okresie ślizgawicy przejść będzie sztuką niemałą. Władze nie powinny czekać aż setki złamanych nóg, rąk i obojczyków, uprzytomni im sprawę bezpieczeństwa publicznego.

Nowa linja: Warszawa-Wyszogród

W ciągu listopada warszawski urząd wojewódzki zarejestrował 56 nowych samochodów, w tej liczbie 17 autobusów. Z pośród tych ostatnich kilka przeznaczonych zostało do stałej komunikacji między Wyszogrodem (przez Sochaczew) a Warszawą.

Autobusy dla turystów

Polski Związek Turystyczny prowadzi przez sezon zimowy, pod założeniem możliwych stosunków atmosferycznych, następujące linje: 1) Kraków—Kielce (od 15 b. m., jako dwurazową komunikację dzienną rano i popołudniu); 2) Kocmyrzów—Proszowice; 3) Igołomja; 4) Miechów—Wolbrom; 5) Wieliczka; 6) Myślenice; 7) Zakopane (od 9 grudnia); 8) Nowy-Sącz; 9) Kalwarja—Wadowice—Andrychów—Kęty; 10) Liszki—Czernichów; 11) Liszki—Alwernja; 12) Rakowice. Wszystkie te linje wykazują dużą frekwencję, a szczególnie nowo uruchomione połaczenia, jak Kraków—Liszki—Czernichów, lub Kraków—Wolbrom. Dokładnych informacyj o rozkładzie jazdy udziela sekretarjat Polskiego Związku Turystycznego (Kraków. Szpitalna 36. telefon 1385), oraz kierownik dworca autobusowego przy ul. św. Ducha.

Samochody do przewozu pieniędzy

Min. skarbu zamówiło zagranicą kilka samochodów pancernych specjalnie przystosowanych do przewozu banknotów i bilonu.

Przewożenie pieniędzy między centralną kasą państwową, mennnicą państwową a Bankiem Polskim dotychczas odbywało się w jednokonnych karetkach, które z wielu względów okazują się niepraktyczne.

O przyszłość komunikacji samochodowej w Polsce

Streszczenie referatu inż. A. Dąbrowskiego

W październiku r. b. odbył się w Warszawie zjazd w sprawach komunikacji miejscowej, podczas którego zabrał głos gruntowny znawca tych spraw, inż. A. Dąbrowski. Ze względów technicznych dopiero teraz możemy dać Czytelnikom streszczenie ciekawego referatu inż. A. Dąbrowskiego na temat komunikacyj samochodowych.

Inż. A. Dąbrowski w referacie swoim pod tytułem: „Zadania i możliwości rozwoju komunikacji samochodowej w Polsce" wskazał na ogromne braki dróg komunikacyjnych u nas, zobrazował jakie to powoduje straty zarówno dla producenta jak i konsumenta, oraz doszedł do wniosku, że dobra, pewna i rozgałęziona komunikacja samochodowa wraz z siecią dróg bitych w czasie pokoju — to czynnik bogactwa narodu, w czasie wojny — to czynnik bezpieczeństwa, a przynajmniej najwyższej zdolności obrony.

Prelegent rozróżnił dwa rodzaje zadań, jakie ma do spełnienia zorganizowana komunikacja, a mianowicie zadania bezpośrednie i pośrednie.

Zadania bezpośrednie to oczywiście przewóz pasażerów i towarów; nie może się on ograniczać przytem do pomnożenia sprawności istniejących szlaków przewozowych kolejowych, wodnych i pociągowych ,ale przedewszystkiem musi służyć rozprowadzeniu dowozu po szerokich przestrzeniach i zgęszczaniu punktów docierania zorganizowanej komunikacji. Bliższe określenie zadań bezpośrednich znajdziemy w następującem wyszczególnieniu: 1) ruch robotniczy podmiejski, 2) ruch rolniczy: a) towarowy i b) pasażerski; 3) ruch handlowy: a) towarowy i b) pasażerski; 4) ruch pocztowy; 5) ruch sezonowy (letniskowy i sanatoryjny); 6) ruch turystyczny i 7) ruch luksusowy.

Zadania pośrednie, które spełnić ma dobrze zorganizowana lokomocja samochodowa, to: 1) ożywienie wymiany towarów, rozszerzanie zbytu i zapotrzebowania, co znowu wywołać musi wzrost produkcji; 2) stworzenie nowych warsztatów pracy; 3) przemożny wpływ na rozbudowę i udoskonalenie dróg bitych; 4) polepszenie strategicznych warunków kraju.

Następnie prelegent zastanawiał się, czy są możliwości szybkiego rozwoju u nas komunikacji samochodowej i doszedł do wniosku, że są, gdyż: materjał do budowy dróg mamy i rąk roboczych nie brak. Niestety jednak, gdy we wszystkich krajach Europy, nie mówiąc już o Ameryce, sprawa rozbudowy dróg stoi na pierwszym planie i posuwa się szybko, u nas do tej pory mało w tym kierunku się robi. Dróg państwowych jest w Polsce 13.000 klm. a samorządowych (wojewódzkich, państwowych i gminnych) 51.000 klm., czyli razem 64.000 klm.

Z natury swojej drogi te niezupełnie są odpowiednie dla ruchu samochodowego; należałoby wiele z nich przebudować lub przystosować do ruchu samochodowego.

Koszt przebudowy jednego kilometra drogi normalnej 12-metrowej na taką drogę z płytą betonową pośrodku należy liczyć średnio 200.000 zł. Zwyczajne wzmocnienie kory nawierzchni szabrowej drogi 6-metrowej z wgłębnem bitumowaniem kosztowałoby około 100.000 zł. za kilometr. Przebudowa 25 proc. istniejących dróg na drogi automobilowe i wybudowanie 25 proc. nowych dróg o udoskonalonych nawierzchniach kosztowaćby musiało około 2,5 miljonów złotych; gdyby to rozłożyć na okres 15-letni, roczny koszt inwestycyjny wynosiłby 166 miljonów złotych.

Zdaniem prelegenta jest to zadanie ciężkie, ale bynajmniej nie niemożliwe; zadanie ciężkie ale wprost konieczne, zważywszy, że, nawet nie biorąc pod uwagę ruchu samochodowego, należałoby rozbudować sieć dróg ,aby uzupełnić niedorozwój, wywołany poprzednim okresem podziału kraju między zaborców.

Wysiłek tak znaczny jeszcze conajmniej będzie pięciokrotnie mniejszy od tego, jakiby przypadł, gdybyśmy źle dopasowaną do całego kraju sieć kolejową chcieli odrazu postawić na właściwym poziomie; temu brakowi rozwój sieci dróg bitych poczęści zaradzić musi.

Z handlu i przemysłu samochodowego

WALKA O RYNEK W AMERYCE.

Pan C. Faroux, amerykański korespondent „L'Auto", wielkiego dziennika paryskiego, poświęconego sportom i automobilizmowi, podaje ciekawe cyfry, dotyczące rejestracji nowych samochodów w Stanach Zjednoczonych.

Cyfry, które nam podaje p. Faroux, przedstawiają oficjalną liczbę nowo zarejestrowanych samochodów w 17 Stanach. Cyfry te świadczą wybitnie o zepchnięciu Forda, prawie na ostatnie miejsce.

Stany, w których zebrano cyfry poniższe: Deleware, Florida, Iwinois, Kansas, Missouri, Montana, Nowy-Meksyk, N. Karolina. N. Dakota Oklahoma, Rhode-Island, Karolina, Utah, Waszyngton, Wirginja, Wiskonsin. Kolorado. Zarejestrowano nowych marek i sztuk:

Chevrolet	13.737
Buick	4.414
Chrysler	2.972
Pontiac	2.635
Dodge	2.422
Essex	2.421
Nash	1.734
Hippat-Willys	1.357
Studebacker	1.322
Oakland	1.130
Oldsmobille	1.008
Ford	868
Hudson	846

Przypuszczalnie w najbliższych trzech miesiącach Ford, po wprowadzeniu swego modelu. uzyska z powrotem cyfrę dominującą nawet nad Chevroletem. Wynika to z tego, że Amerykanie nadzwyczaj żądni nowości, a specjalnie w działach technicznych i że przyszły model Forda będzie rzeczywiście najnowszym i najbardziej zaopatrzonym w udoskonalenia i ostatnie zdobycze techniki samochodowej. Przypuszczalnie walka Forda z G. M. (Generals-Motors) będzie ciężką dla tego pierwszego, lecz Ford znanym jest ze swoich szczęśliwych posunięć.

Bardzo ciekawym jest plan rozsprzedaży aut Forda. *polega on na tem, że nowonabywca samochodu, wpłacając pierwszą ratę w kwocie 150 dolarów, a wpłacając następnie po 12 i pół dolara miesięcznie, będzie mógł każdego roku wymieniać swój używany, stary model na nowy i nie używany.*

Za przykładem Forda, analogiczny plan handlowy mają wprowadzić i Chevrolet i Pontiac.

Podobnego sposobu nabywania samochodów niema jeszcze niestety w starej Europie.

MODEL NOWEGO FORDA.

Nowy Ford jest całkiem odmienną maszyną od tej „puszki blaszanej", jaką mamy przyjemność dotąd jeszcze podziwiać w postaci taksówki warszawskiej. Jest to już „prawdziwy" samochód nisko osadzony, dość długi, o karoserji typu powszechnie przyjętego.

Oto kilka szczegółów nowego typu.

Motor: czterocylindrowy jak dotąd, o koni 14,9 (amer.), rozwija szybkość do 80 kilometrów.

Szczególna uwaga zwrócona jest na ciche i równe działanie silnika. Skrzynka biegów: trzy biegi (a nie dwa, jak dotąd) i jeden tylny. Hamulce na wszystkich czterech kołach. Ochraniacze od uderzeń z przodu i z tyłu, koła szprychowe. Naoliwienie według skombinowanego systemu pompy i rozprysku. W instalacji elektrycznej zaprowadzon zmiany, dające duże korzyści w porównaniu z dotychczasowym systemem.

Zużycie benzyny jest mniejsze niż w starym wozie (35 mil ang. na gallon).

Cena tego nowego samochodu jest stosunkowo niska. W Anglji podwozie samo kosztuje 120 funtów ,otwarty samochód 4-osobowy 150 funtów, czyli około 6.500 złotych.

FRANCUSKI EKSPORT I IMPORT SAMOCHODOWY.

W ciągu 10 miesięcy r. b. Francja sprowadziła 65.540 kwintalów towaru samochodowego. podczas, gdy w całym roku 1926 — 154.332 kwintalów. A więc w porównaniu z r. ub. — 60 proc. mniej. Głównymi dostawcami Francji były Włochy, skąd przybyło 2949 podwozia, Ameryka — 966, Belgja — Luxemburg — 414, Anglja — 108, Niemcy 29, Szwajcarja — 20, Hiszpanja — 16, i t. d.

Natomiast w tym samym okresie wywiozła Francja 854.103 kwintale, co w porównaniu z r ub. jest więcej o 10 proc.

Głównymi odbiorcami Francji były: Hiszpanja, która kupiła 6.724 podwozia. Algier — 5.356, Anglja — 5.073, Belgja — Luxemburg — 4.289, Szwajcarja — 3.714, Indochiny — 1.663, Marokko — 1.548, Niemcy — 1.405, Holandja — 1.364, Tunis — 1.046, *Polska — 754*, Argentyna — 566. Czechosłowacja — 651, Portugalja — 561, Włochy — 426, Madagaskar — 347, Stany Zjednoczone — 209, Brazylja — 200, Jugosławja — 197, Grecja — 187, Japonja — 171, Szwecja — 153, i t. d.

Ubiegły październik był miesiącem największego eksportu Francji w tej dziedzinie

OBROTY A. CITROENA.

W ostatnim kwartale obroty T. A. A. Citroëna wyraziły się sumą 690 miljonów franków, podczas, gdy w roku ubiegłym w tym samym okresie — 510 miljonów franków.

Obliczają, że do końca roku obroty Citroëna dosięgną przeszło 1 miljarda 300 miljonów franków. Na ten pomyślny stan interesów Citroëna wpłynęła, przedewszystkiem, sprzedaż dużo wozów Ameryce, które w 80 proc. kupiła je na spłaty.

F. N. I MINERWA.

F. N. i Minerwa podpisały pakt... przyjaźni. Zachowując całkowicie swą niezależność finansową i produkcyjną ,obydwie wielkie firmy belgijskie, postanowiły utrzymywać wspólnych inżynierów dla badań technicznych i laboratoryjnych i wspólnie użytkować ich zdobycze.

Praca fachowa wyraża z faktu zadowolenie i przypuszcza, że wyjdzie on na dobre ekspansji samochodu belgijskiego.

RYNEK OPON I DĘTEK.

Na rynku opon i dętek automobilowych ruch mały. Hurtownicy i przedstawiciele firm zagranicznych skarżą się na ograniczony zbyt, tłumacząc to przedewszystkiem dobrocią towaru, który wytrzymuje dłuższy czas a pozatem daje się naprawiać i przerabiać. Najmniejszą ilość akcesorji oraz dętek i opon samochodowych zużywają kresy. Małopolska i b. Kongresówka, natomiast znacznie więcej kupuje dzielnica poznańska ze względu na wzrastający wciąż ruch samochodowy, stojący w ścisłym związku z dobremi szosami poznańskiemi.

Najbardziej wprowadzone są na naszym rynku opony angielskie Dunlop i Firestone, francuskie Michelin, Goodyar i Bergougnian, włoskie Pirelli ,oraz austrjackie Semperit. Dwie ostatnie marki francuskie oraz marki włoskie i austrjackie rozpowszechniły się na naszym rynku, jak zapewniają hurtownicy tylko dzięki temu, że niemiecka opona Continental wskutek wojny celnej z Niemcami nie mogła być dotychczas sprowadzana. Ceny opon wskutek ostrej konkurencji między poszczególnymi przedstawicielami przy ograniczonym ruchu na terenie polskim, utrzymują się pomimo zwyżki surowca od przeszło roku na niezmienionym poziomie. Jedynie Firestone podniosły się o 20%, natomiast Michelin obniżył się o 10%. Warunki płatności zarówno w hurcie jakoteż w detalu przeważnie kredyt wekslowy do 3 miesięcy. Szoferzy otrzymują przy zakupie zwyczajnie pewną bonifikatę.

Cło na opony i dętki jest bardzo wysokie. Od 100 dętek płaci się 600, od 100 kg. opon 450 zł. Stawki celne na towary sprowadzane z krajów, wobec których obowiązuje nas konwencja handlowa. są o 70% niższe.

Przeciętny ciężar cła na oponie stanowi 20% jej kosztu.

AKCESORJA SAMOCHODOWE.

Ceny akcesoryj samochodowych marki Dunlop kształtują się w dolarach następująco: za sztukę: pompki samochodowe niklowe 1.40—1.65, mosiężne podwójne — 7.75, nożne — 9, lewarki samochodowe — 1.60, wentyle samochodowe Schradera długie — 0.29, krótkie — 0.28, kolankowe — 0.32, motocyklowe — 1.90 (za tuzin), manometry Schradera niskiego ciśnienia — 1.30, wysokiego ciśnienia — 1.54, rurka wentylowa — 9.00 (za kg.); za pudełko: łatki samochodowe (8 sztuk) — 0.48, 6 tuzinów — 3.60. płaty gumowe samowulkanizujące — 0.25—0.44—0.72; za tuzin klej gumowy w tubkach Nr. 1 — 0.45, Nr. 2 — 0.70, Nr. 3 — 0.85, w flakonach małych — 7.85, dużych — 3.00, w blaszankach ćwierć funta — 3, pół funta — 4.80, 1 funt — 8.40.

PRZETWORY ROPY NAFTOWEJ.

Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych „Polmin" notuje następujące ceny produktów naftowych *w złotych za 100 kg. towaru netto* wraz z podatkiem spożywczym przy wysyłkach cysternowych loco stacja kol. Drohobycz; przy wysyłkach beczkowych benzyn dolicza się do cen podanych tyułem kosztów manipulacji beczkowej — 2 zł.:

benzyna 680/700 frakcyjna — 93.97, 701/710 frakcyjna — 83.97, zwykła — 76.97, 711/720 frakc. — 80.94, zwykła — 73.94, 721/730 frakc. — 78.92, zwykła — 71.92, 731/740 frakc. — 77.91. zwykła — 70.91;

benzyny zwykłe 741/750 — 69.90, 751/760 — 63.90, 761/770 — 62.89, 771/780 — 61.88, 781/795 — 70.87.

Oleje samochodowe „Polmin AL" letni do wszystkich marek prócz Forda — 220 zł., „Polmin AZ" zimowy — 260, „Polmin AF" do Forda na okres letni i zimowy — 240. „Polmin AS" specjalny do marek luksusowych — 340, „Pomin AP" do dyferencjałów i przekładni — 200, olej lotniczy PLN — 340, olej lotniczy PLV — 400, oleje samochodowe w bańkach a 5 litrów „Polmin AL" — 16, „Polmin AZ" — 18. „Polmin AF" — 17, „Polmin AS" — 22, „Polmin AP" — 15.

Ceny oleji samochodowych w bańkach rozumieć należy za jedną bańkę loco każdy punkt sprzedaży.

Ze stolicy i kraju

W Warszawie

WYBORY DO SEJMU I SENATU

W dniu 6 bm. ogłoszone zostało zarządzenie p. Prezydenta o wyborach do Sejmu i Senatu, które brzmi jak następuje:

Na podstawie art. 13 ordynacji wyborczej do Sejmu, zawartym w ustawie z 28 lipca 1922 r. (Dz. Ust. Rz. P. Nr. 66 poz. 590) oraz art. 9 ordynacji wyborczej do Senatu, zawartym w ustawie z 28 lipca 1922 r. (Dz. Ust. Nr. 66 poz. 591) zarządzam wybory do Sejmu i Senatu Rzeczypospolitej.

Głosowanie do Sejmu odbędzie się dnia 4 marca 1928 r., zaś do Senatu — 11 marca 1928 r.

Czynności wyborcze mają być wykonane w terminach oznaczonych w kalendarzyku, dołączonym do niniejszego zarządzenia.

Prezydent Rzeczypospolitej
(—) I. Mościcki.

Prezes Rady Ministrów
(—) J. Piłsudski.

Minister Spraw Wewnętrznych
(—) Składkowski.

Minister Sprawiedliwości
(—) Meysztowicz.

* * *

Poniżej podajemy ważniejsze daty wyborcze:

25 grudnia. Naczelnicy gmin sporządzą dla każdej miejscowości spis wyborców w trzech egzemplarzach.

2 stycznia. Obwodowa komisja wyborcza wykłada spisy wyborców do publicznego przeglądu.

15 stycznia. Ostatni dzień wyłożenia spisów wyborców do przejrzenia.

16 stycznia. Ostateczny termin wnoszenia reklamacyj do obwodowej komisji wyborczej przeciwko pominięciu w spisie lub wpisaniu kogokolwiek nieuprawnionego.

22 stycznia. Ostateczny termin zgłaszania sprzeciwów przeciwko reklamacji o wykreśleniu ze spisu.

24 stycznia. Zgłaszanie państwowych list kandydatów.

3 lutego. Generalny komisarz wyborczy ogłasza w „Monitorze Polskim" państwowe listy kandydatów. Zgłaszanie okręgowych list kandydatów.

9 lutego. Przewodniczący obwodowych komisyj wyborczych wykładają ostatecznie zatwierdzony spis wyborców do publicznego przeglądu.

13 lutego. Ostatni dzień wyłożenia do publicznego przeglądu ostatecznie zatwierdzonego spisu wyborców.

4 marca. Głosowanie do Sejmu.

7 marca. Posiedzenie okręgowej komisji wyborczej w celu ustalenia wyniku wyborów do Sejmu.

11 marca. Głosowanie do Senatu.

14 marca. Posiedzenie okręgowej komisji wyborczej w celu ustalenia wyniku wyborów do Senatu.

Do ośmiu najliczniejszych klubów, wymienionych w ustępie pierwszym kalendarza wyborczego, należą: Zw. Lud. - Nar., P.P.S., Chrz. - Dem., „Piast", „Wyzwolenie", Stronnictwo Chłopskie, Koło Żydowskie i Chrz. Narodowi.

INTERESANCI W INSTYTUCJACH SKARBOWYCH.

Ostatnio ogłoszona została instrukcja biurowa dla izb skarbowych i urzędów skarbowych, która wejdzie w życie od nowego roku.

Z dość długiego szeregu przepisów, jak ma się odbywać urzędowanie w instytucjach skarbowych, przytaczamy te, które najbardziej obchodzą sferę podatników.

Listy zaopatrzone na kopercie napisem „poufne", oraz adresowane do osoby lub do rąk własnych prezesa izby, otwiera sam prezes względnie jego zastępca (§ 2).

Urzędnik protokółu podawczego nie może odmówić przyjęcia pisma, względnie przesyłki adresowanej do izby; jest on obowiązany wydać pokwitowanie, czy to w książce doręczeń, czy też na żądanie na osobnym blankiecie (§ 3).

Przydzielone sprawy winien urzędnik rozpatrzeć natychmiast, odkładając osobno pisma terminowe i pilne.

Sprawy oznaczone przez przełożonego wyrazem „dziś", winny być załatwione i oddane do aprobaty w dniu otrzymania aktu. Sprawy terminowe należy załatwić i oddać do aprobaty przed upływem zakreślonego terminu, zaś sprawy oznaczone napisem „pilne", najpóźniej do dni 3 po otrzymaniu aktu.

Inne sprawy mają być załatwiane w miarę ważności i w tym porządku, w jakim zostały przydzielone.

Jeżeli urzędnik przy rozpatrywaniu przydzielonych mu spraw zauważy, że sprawa jest pilna, mimo, że jako taka nie została oznaczona, winien sam traktować taką sprawę jako pilną i załatwić ją w terminie wyżej wskazanym (§ 13).

W korespondencji urzędowej z prywatnemi osobami należy używać tytułu „Pan", „Pani" (§ 18).

Urzędnik winien mieć na uwadze, że obowiązkiem jego jego jest dążyć do jaknajszybszego ostatecznego załatwienia sprawy, wobec czego winien unikać takich przedstanowczych załatwień, które przewlekają sprawę (§ 19).

Tylko prezes izby skarbowej, naczelnicy wydziałów i kierownicy oddziałów upoważnieni są do udzielania wyjaśnień interesantom. Kierownik kancelarji może udzielać wyjaśnień interesantom tylko co do daty wniesienia pisma, Nr. dziennika wydziałowego i co do daty załatwienia.

Inni urzędnicy i funkcjonarjusze nie mają prawa udzielać wyjaśnień bez zezwolenia osób uprawnionych (§ 30).

W urzędach skarbowych wyjaśnień interesantom udziela naczelnik urzędu.

Urzędnik prowadzący dziennik podawczy może udzielać wyjaśnień interesantom tylko co do daty wniesienia pisma, numeru i daty załatwienia (§ 38).

Wewnątrz budynków, w których mieszczą się izby lub urzędy skarbowe, na jednej ze ścian u głównego wejścia, w widocznem miejscu, ma być umieszczona tablica orjentacyjna, z podaniem rozmieszczenia i numerów pokojów, oraz spraw w nich załatwianych.

Na drzwiach wejściowych do każdego pokoju winien być umieszczony numer pokoju i napis, z treściwem określeniem rodzaju spraw w tymże pokoju załatwianych, oraz nazwiska i charakter służbowy urzędników.

„PODWODY" SAMOCHODOWE.

W nr. 102 „Dziennika Ustaw", Poz. 883, ukazało się rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 12-go listopada 1927 r. o obowiązku dostarczania środków przewozowych na rzecz wojska w czasie pokoju.

Za środki przewozowe w rozumieniu tego rozporządzenia uważa się: wozy z zaprzęgiem zwierzęcym, zwierzęta z uprzężą pociągową, zwierzęta wierzchowe i juczne z rzędem, środki przewozowe wodne, samochody, motocykle, rowery i samoloty.

Obowiązek dostarczenia środka przewozowego polega na dostarczeniu uprawnionemu do korzystania ze

świadczeń, określonych w niniejszem rozporządzeniu, środka przewozowego, zdatnego do przewożenia osób i rzeczy wraz z potrzebną obsługą, zdolną do jego prowadzenia.

Środków przewozowych nie można żądać od osób, zamieszkałych w odległości większej niż 10 klm. od miejsca, do którego dany środek przewozowy ma być dostarczony, o ile wyjątkowe względy nie nakażą przekroczenia tej odległości.

Minister Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych tudzież innymi zainteresowanymi ministrami może w drodze rozporządzenia zwolnić także pewne kategorje osób oraz środków przewozowych od obowiązku ich dostarczania na rzecz wojska w czasie pokoju.

Stawki wynagrodzenia określane będą wedle rzeczywistych kosztów utrzymania środka przewozowego i obsługi przez okres czasu, potrzebny dla spełnienia obowiązku świadczenia, i mają uwzględniać także ewentualne zużycie środka przewozowego.

Wynagrodzenie za dostarczenie środka przewozowego wypłaca natychmiast świadczącemu korzystający ze środka przewozowego po jego zwolnieniu.

NOWE DOROŻKI SAMOCHODOWE.

W listopadzie r. b. Urząd Przemysłowy magistratu stołecznego zarejestrował następujące, nowe dorożki samochodowe:

1) 540 — Peugot — Jan Szmidt, Krochmalna 42.
2) 1697 — Peugot — Stan. Żórawski, Mokotowska 63.
3) 1701 — Tatra — Cz. Kamiński, Nowowiejska 35.
4) 1696 — Ford — Celina Raczyńska, Strzelecka 38.
5) 1547 — Ford — F. Hazot, Al. Jerozolimskie 23.
6) 1600 — Ford — Stan. Lipski, Wilcza 23.
7) 1703 — Chevrolet — Stan. Lipski, Wilcza 23.
8) 240 — Ford — Piotr Feliksiak, Płocka 49.
9) 1705 — Tatra — Jan Kamiński, Chmielna 106.
10. 56 — Peugot — Jan Borowski, Łucka 25.
11) 1691 — Ford — Jan Nagorski, Wilanowska 11.
12) 1702 — Chevrolet — H. Błeszczyński, Wspólna 59.
13) 1708 — Peugot — Józef Wesoły, Burakowska 13.
14) 847 — Citroen — Józef Kwiatkowski, Oboźna 7.
15) 1685 — Renault — firma „Wartax", Rybaki 6.
16) 1752 — F. N. — Aleks. Orzechowski, St. Miasto 21.
17. 1577 — Renault — Talmer Jan, Ks. Sporupki 4.
18) 427 — Chevrolet — Antoni Szeregot, Podwale 6.
19) 429 — Unic — Zofja Szenierska, Bracka 5.
20) 1053 — Unic — Cz. Łączny i Ska, N. Świat 21.
21) 1694 — Ford — Stan. Mrozowska, Grodzisk Rad.
22) 1715 — Ford — Nikodem Czarnecki, Chmielna 21.
23) 1722 — Tatra — Antoni Rudnicki, Środkowa 25.
24) 1719 — Renault — Jan Palmer, Ks. Skorupki 4.
25) 1711 — Opel — Wacław Farjaszewski, Wronia 48.
26) 1710 — Opel — Wł. Wesołowski — Saska Kępa plaża b-ci Kozłowskich.
27) 1695 — Ford — Stan. Zofja Zahorska, Kol. Lubeckiego, ul. Mochnackiego.
28) 1723 — Ford — Jerzy Pnetuszewski, Janowska 11.
29) 1058 — Chevrolet — Józef Trzechliński, Czerniakowska 67.
30) 1707 — Ford — Bol. Szymański, Radzymińska 9.
31) 257 — Renault — Irena Skarbek - Tłuchowska, Nowowiejska 2.
32) 1716 — Ford — Karol Kociuba, Wolska 133.
33) 1704 — Chevrolet — Karol Wawrzyński, Sienna 22.
35) 1713 — Morris — Wład. Blinkiewicz, Śliska 14.
36) 60 — Morris — Ludwik Edell, S-to Krzyska 10.
37) 1692 — Ford — Jan Nagórski, Wilanowska 11.
38) 1709 — Citroen — Aut. Sass, Zakroczymska 15.
39) 1071 — Chevrolet — J. Piotrowski, Koszykowa 30.
40) 1718 — Unic — Stefan Jankielewicz, Wolska 39.
41) 1167 — Unic — Edw. i Edm. Krassowscy Solec 48.
41) 1167 — Dodge — Leopold Kubiciel, Srebrna 8.
43) 983 — Chevrolet — Adam Kamiński, Złota 62.
44) 1076 — Chevrolet — M. Malinowski, Garbarska 3.
45) 1724 — Ford — Halina Lubieńska, Okólnik 1.
46) 1720 — Renault — Romuald Raszyński, Okólnik 1.
47) 1721 — Opel — Apol. Siecelecki, Niecała 1.
48) 1135 — Chevrolet — J. Komorowski, Inżynierska 5.
49) 1734 — Ford — H. Nowotczyński, Fabryczna 14.
50) 587 — Aga — Al. Mokszyński, Żelazna 28.
51) 1633 — Ford — Ryszard Sobczyński, Koszykowa 69.
52) 186 — Chevrolet — Edm. Rinncki, Wolska 91.
53) 1732 — Chevrolet — Bron. Olszewski, Złota 30.
54) 166 — Chevrolet — Karol Gasson, Mokotowska 5.
55) 1737 — Ford — Wacław Ziemiński, Solec 38.
56) 105 — Ford — Helena Markowicz, Chmielna 21.
57) 1516 — Tatra — „Tatra Auto", Al. Jerozolimskie 14.



Powyższe zdjęcia przedstawiają widok Klubu sportowego i wnętrze zakładu kąpielowego na przedmieściu Krakowa — Grzegórzki. Istnienie swe instytucja ta zawdzięcza w dużej mierze p. dr. Pawłowi Berskiemu, prezesowi stowarzyszenia koncesjonarjuszy autobusów w Krakowie, którego widzimy na zdjęciu w chwili, gdy przemawia. Miło nam jest zanotować ten fakt, tembardziej, że dzielnica Grzegórzki tę instytucję kulturalną ma do zawdzięczenia prezesowi bratniej nam organizacji i jednemu z czynniejszych i wybitniejszych działaczy na terenie Związku Zrzeszeń Właścicieli Dorożek Samochodowych i Autobusów R. P.

MIEJSCA POSTOJU.

Wydział techniczny magistratu przygotował 400 tablic, które posłużą dla oznaczenia miejsc postojów dorożek konnych i samochodowych: tablice czerwone dla dorożek samochodowych, niebieskie dla konnych, dla postojów mieszanych tablice pomalowane w połowie na kolor granatowy i w połowie na czerwony.

Tablice będą przymocowane do słupów gazowych lub elektrycznych i wskazywać będą ilości pojazdów, jakie w danem miejscu są dozwolone.

SPRAWDZANIE LICZNIKÓW.

W dniu 6 b. m. Zw. Wł. Dor. Sam. w Warszawie otrzymał od Urzędu Przemysłowego następujące pismo:

„Na skutek podania z dn. 18.X r. b. Urząd Przemysłowy komunikuje, że stosownie do uchwały Zarządu z dn. 29.X r. b. sprawdzanie liczników dorżek samochodowych odbywać się będzie w dnie powszednie od godz. 9 do 19 bez przerwy. W niedziele i święta od godz. 10 do 13.

Sprawa opłat za sprawdzanie liczników pozostaje bez zmiany. Opłaty liczą się: do godz. 15-tej zł. 2, od godz. 15 do 19 zł. 3 (w soboty zł. 3 od 14) za każdorazowe sprawdzenie licznika".

ROZBUDOWA SIECI TRAMWAJOWEJ.

Budżet nadzwyczajny tramwajów miejskich w Warszawie na rok 1928/29 sięga 9 milj. 800 tys. zł. Przewiduje on ułożenie w tym czasie nowych torów tramwajowych na przestrzeni 8 klm. W pierwszym rzędzie przewidywana jest budowa torów przez ul. Leszno od zbiegu z ul. Żelazną i przez ul. Górczewską do granic miasta na przestrzeni około 6 klm. pojedyńczego toru, a za tem na długości około 3 klm. Zamierzona jest też budowa drugiego toru na ul. Czerniakowskiej (Nr. 2) i Grójeckiej (Nr. 7), co pozwoli na utrzymanie bardziej prawidłowego ruchu na tych linjach.

LICZNIKI W DOROŻKACH KONNYCH

Urząd Przemysłowy (Dział Ruchu Kołowego podaje do wiadomości, że Magistrat uchwałą z dn. 29.XI. 1927 r. uchylił obowiązek wprowadzenia liczników do dorożek konnych.

STRASZNA KATASTROFA POD ŻYRARDOWEM.

Wsobotę dn. 10 b. m. o godz. 8 wiecz. na terenie stacji Żyrardów zdarzył się wypadek, który pociągnął za sobą straszliwe skutki, bowiem, jak do tej pory — śmierć 6 osób.

Mianowicie na chwilę przed przejściem przez tę stację pociągu pośpiesznego Nr. 3 Warszawa — Kraków, wychodzącego z Warszawy o godz. 7 min. 20 wieczorem, do przejazdu tak zwanego „mszczonowskiego" nadjechał autobus przepełniony pasażerami. Wehikuł ten, stale kursujący między Żyrardowem a pobliskim Mszczonowem, kierowany był przez swego właściciela, a zawodowego szofera Adama Józefa Bajstera, który zastawszy szlaban zamknięty i sądząc, że uda mu się wykorzystać czas jeszcze przed nadejściem pociągu, zaczął wołać na drogowego Władysława Kozińskiego, prosząc go o przepuszczenie.

Niestety, drogowy, ulegając prośbie Bajstera podniósł szlaban, lecz zaledwie autobus wjechał na tor kolejowy, rozległ się przeraźliwy trzask i łomot druzgotanego żelaztwa. Parowóz pośpieszny i kilka wagonów pociągu z szalonym impetem wpadło na omnibus i przejechało w części po jego szczątkach, w części odrzuciło kawałki jego podwozia i karoserji na boki toru.

Równocześnie rozległy się jęki rannych, którzy w liczbie 15 osób wśród kałuży krwi leżeli bezradnie wzywając pomocy. Ratunkiem zajęto się niezwłocznie, zanim jeszcze przybył na miejsce tragicznego wypadku komendant powiatowy p. p. komisarz Kosim oraz komisarz miejscowy Perkowski.

Kiedy pomoc sanitarna zajęła się ratunkiem, okazało się, że z pośród pasażerów autobusu, którzy znaleźli się wszyscy w liczbie 17 pod pociągiem, dwaj ponieśli śmierć na miejscu, mianowicie szofer i właściciel samochodu, Adam Bajster i jeden z pasażerów Rudolf Peter, ziemianin z okolicy, który jechał razem ze swym rządcą, jak się później okazało, lekko rannym, Bolesławem Liedtke. Nadto wiło się w bólach 5 ciężko rannych z połamanemi rękami, oraz poszarpanemi członkami. Tych odwieziono niezwłocznie do miejscowego szpitala w Żyrardowie w stanie bardzo ciężkim, nie rokującym utrzymania przy życiu. Są to mieszkańcy Wiskitek, Mszczonowa i Żyrardowa. Prócz tego okazało się lżej rannych 10 osób.

Natychmiast po otrzymaniu wiadomości o katastrofie Warszawska dyrekcja kolei wysłała na miejsce swego delegata, który wraz z przedstawicielami władz policyjnych ma przeprowadzić dochodzenie. Idzie ono w kierunku ustalenia stopnia winy drogowego. Jak się jednak okazuje, jeżeli przyczyną tragicznego wypadku było zgodzenie się jego na podniesienie szlabanu wskutek próśb szofera, to bezpośrednim powodem było nagłe zatrzymanie się autobusu na samym torze wskutek zepsucia się motoru. Tego ani szofer ani drogowy przewidzieć nie mogli i gdyby nie ten przypadek, samochód zdążyłby podobno z łatwością przejechać na drugą stronę toru na minutę conajmniej przed nadejściem pociągu. Zresztą dochodzenie to ustali.

W Łodzi

DOROŻKI SAMOCHODOWE.

W Łodzi stale wzrasta ilość dorożek samochodowych ku rozpaczy mistrzów bata

Podczas gdy w początkach listopada ilość taksówek wynosiła 128, obecnie w magistracie zarejestrowano już 144-tą dorożkę samochodową.

ROZBUDOWA SIECI TRAMWAJOWEJ.

W ostatnich dniach odbyła się konferencja dyrekcji K. E. Ł. z przedstawicielami magistratu, na której ustalono definitywnie przeprowadzenie nowych linji tramwajowych w roku 1928, celem połączenia krańców miasta ze śródmieściem.

I tak będzie przeprowadzony nowy tor od zbiegu ulic Towarowej i Hrabiowskiej ulicami Kątną, Wólczańską, Czerwoną do Piotrkowskiej.

Ułożone zostaną również szyny na ulicy Dąbrowskiej na odcinku pomiędzy Rzgowską i Kilińskiego i dalej ulicą Kilińskiego do Napiórkowskiego. Również założony będzie nowy tor na ulicy Prządzalnianej pomiędzy ulicami Przejazd i Rokicińską. Tor linji Nr. 4 biegnący ulicą Pomorską przedłużony zostanie do ulicy Trębackiej. Od zbiegu ulic Radwańskiej i Żeromskiego biec będzie nowa linja do Rzeźni Miejskiej.

Następnie tor biegnący ulicą Brzezińską, przedłużony zostanie od aleji prowadzącej na cmentarz żydowski, aż do cmentarzy katolickich. Wreszcie ulica Brzezińska połączona zostanie z ulicą Narutowicza linją, która biec będzie ulicami Franciszkańską i Kilińskiego.

Ponieważ władze kolejowe postanowiły w roku 1929 przenieść dworzec towarowy na Polesie Widzewskie i tem samem znieść most nad ulicą Kilińskiego, K. E. Ł. przystąpi natychmiast do układania na tym odcinku toru tramwajowego.

W Krakowie

MANDATY KARNE.

Policja krakowska otrzymała uprawnienie na karanie doraźnemi grzywnami szeregu przestępw, uchybiających porządkowi ulicznemu i ruchowi kołowemu.

Grzywna w wysokości 1 zł. będzie wymierzana za:

Niepalenie świateł przy samochodach, dorożkach konnych, rowerach i wozach w porze nocnej.

Sygnalizowanie przez kierowców samochodów innym sygnałem niż trąbką, a przez jadących na rowerach innym sygnałem niż dzwonkiem.

Niestosowanie się rowerzystów do przepisów o ruchu ulicznym (jeżdżenie środkiem ulicy, nieposiadanie dzwonka, nietrzymanie się kierownicy).

Nieposiadanie hamulca przy wozie ciężarowym konnym.

Pozostawianie koni na ulicy bez dozoru.

Postój wozów w celu sprzedaży z nich produktów gospodarstwa wiejskiego poza miejscem i godzinami na to przeznaczonemi.

Jeżdżenie saniami bez dzwonka lub grzechotki.

Grzywna w wysokości 2 zł. za:

Nietrzymanie się pojazdów w czasie ruchu prawej strony drogi.

Postój dorożek samochodowych i konnych poza obrębem stacji.

Grzywna w wysokości 3 zł. za:

Nieposiadanie prze kierowców dorożek konnych i samochodów legitymacji na prawo jazdy.

Jeżdżenie na dorożkach samochodowych z pomocnikami.

Nieuprawnione chodzenie po torze kolejowym.

Wykupywanie na ulicach celem dalszej odsprzedaży przedmiotów powszedniego użytku.

Jak widzimy, władze sprawujące nadzór nad ruchem kołowym w Polsce stopniowo zmierzają do unifikacji... wymiaru kary tylko. Możeby jednak pomyślały te władze o zunifikowaniu wogóle w Polsce sprawy eksploatacji samochodów, aby usunąć palącą w tych sprawach samowolę w różnych miejscowościach.

WIADOMOŚCI Z ZAGRANICY

ZAGADNIENIA RUCHU SAMOCHODOWEGO WE FRANCJI.

Z powodu licznych wypadków i katastrof samochodowych, które w tym roku miały miejsce we Francji, minister robót publicznych postanowił, możliwie jak najdalej utrudnić egzamin mający na celu zdobycie prawa jezdy.

Ta decyzja, jak się wyraża wielki dziennik paryski „Auto" jest bardzo dobrą, ponieważ stale zbyt wielka liczba kandydatów uzyskuje to prawo. Ma to miejsce szczególnie na prowincji, gdzie częstokroć prawo jazdy dostają ludzie nie umiejący jeszcze dobrze prowadzić samochodów.

Jest to jedyny sposób, zmuszający przez to kandydatów, do dłuższej nauki, na wprowadzenie bezpieczeństwa na drogach Francji.

Czy można ograniczyć szybkość samochodową na 25 lub 20 kilometrów na godzinę, zmuszając kierowców do ustawicznego trzymania się prawej strony i do uniemożliwienia im przyśpieszenia i wzajemnego wymijania sie i czy można to samo będzie zastosować względem motocykli, rowerów i t. d.?

Na to pytanie zadane przez p. Puymaigre, radnego miasta Paryża, rządowi francuskiemu, Rząd odpowiedział następująco:

Każda szybkość samochodowa przekraczająca 40 klm. na godzinę na terenie miasta jest przesadzoną i niebezpieczną.

Pozatem rząd zaznacza, że kontrola wszelakiej wogóle szybkości w mieście, na małych odcinkach jest wogóle niemożliwą.

Wobec tego rząd zamierza wydać nową ustawę, ruchu kołowego w Paryżu, która by uwzględniała w najwyższym stopniu wymogi chwili. Nowym przepisom nie podlegałyby jedynie tramwaje, do których jak do miernika zasadniczego, wszelkie inne wehikuły musiałyby się zastosować.

Pozatem jednym z najbardziej celowych zarządzeń ma być skasowanie słupów do latarni, jako szkodliwych wybitnie dla ruchu samochodowego. Pozostałyby jedynie

latarnie umieszczone na domach, lub zawieszone na poprzecznych drutach.

Pozatem istnieje projekt, zastosowania do samochodów samoczynnych przyrządów, uniemożliwiających przekraczanie policyjnie ustalonej szybkości.

Widzimy z powyższych projektów, w jaki przewidujący sposób rząd francuski pragnie uwzględnić potrzeby ruchu i szybkości, tych dwóch motorów życia współczesnego, wobec których suche ramki prawa i kodeksów, z każdym tygodniem stają się nieaktualnym zabytkiem przeszłości.

DWIE ROZPRAWY SĄDOWE.

Sąd apelacyjny w Dijon, we Francji rozpatrywał niedawno ciekawą sprawę ,dotyczącą ustalenia odpowiedzialności cywilnej, za ciężkie uszkodzenie ciała, wynikłe w następstwie katastrofy samochodowej.

W roku 1924 p. Hutin wypożyczył swój samochód wraz z kierowcą panu Verrier, który miał być obecnym na ślubie swego kuzyna.

Trzeba trafu, że kierowca zmęczony długą jazdą i nie spaniem w przeciągu dwóch nocy, zasnął przy kierownicy i na skręcie szosy najechał na drzewo, rozbijając na szczątki samochód, zabijając p. Verrier, ojca dziesięciorga dzieci i ciężko raniąc dwie jego córki, z których jedna pozostała kaleką.

Sąd w pierwszej instancji uznał właściciela samochodu p. Hutin winnym wypłacenia odszkodowania w kwocie 170.000 franków wdowie i 130.000 fr. pannie Verrier.

Kwotę powyższą miało pokryć towarzystwo ubezpieczeniowe, w którem samochód p. Hutin był ubezpieczony.

T-wo asekuracyjne zaapelowało jednak uznając, że katastrofa wynikła jedynie z winy kierowcy i że pan Hutin wypożyczył auto, nie mając do tego prawa, jako do rzeczy ubezpieczonej na jego imię.

Sąd apelacyjny uznał jednak odpowiedzialnym cywilnie p. Hutin i przez to samo T-wo ubezp., odszkodowanie przyznane pani Verrier zatwierdził, powiększając zaś o 30.000 fr. odszkodowanie dla jej córki.

* * *

Pewien właściciel samochodu, jadąc z zupełnie nie przesadzoną szybkością, na prowincji, przejechał podwórzowego psa, który dostał mu się pod koła jego samochodu.

Właściciel psa, pragnął sprawę załatwić „polubownie" i za zmiażdżonego kundysa zażądał 1.000 franków! (przeszło 330 zł.), to jest taką sumę, wobec której, premjowany na warszawskiej wystawie psów, chart p. Hryniewiczówny zawył by z oburzenia.

Sprawa, nie załatwiona polubownie, oparła się o sąd w Clermont, rezultatem którego wyroku, było skazanie właściciela samochodu na dwa dni więzienia i 50 fr. kosztów.

Wyrok ten prasa francuska komentuje z oburzeniem, ponieważ, jak zostało stwierdzonem, automobilista najeżdżając na psa, uniknął rozjechania jakiejś kobiety.

Wobec tego, w ten sposób uniknięto pozbawienia życia, lub kalectwa człowieka, rozmiażdżenie biednego czworonoga nie powinno być karygodnem.

WYNALAZEK.

Mieszkaniec Tuluzy, p. Jan Bourguet wynalazł ciekawy przyrząd, mogący mieć wielkie zastosowanie w automobiliźmie.

Wynalazek ten polega na umieszczeniu przy siedzeniu kierowcy luster, szkieł i periskopów, za pomocą których kierowca, przed skrzyżowaniem dróg, może zobaczyć co się dzieje na drogach, lub ulicach z prawej i lewej strony, o wiele wcześnieć niż by to spostrzegł w normalny sposób.

Przed paroma dniami wynalazek ten został opatentowanym w paryskim urzędzie patentowym, przy ministerstwie handlu i przemysłu.

ZMIANA TARYFY W PRADZE.

W Pradze czeskiej odbyła się konferencja przedstawicieli właścieli dorożek samochodowych z władzami, która doprowadziła do ustalenia następującej taryfy dla dorożek samochodowych i motocykli:

Taryfę nocną zniesiono. Taryfę dzienną uzależniono od ilości pasażerów — jednego, lub kilku. W pierwszym wypadku małe wozy pobierają 3 korony za klm., duże — 4 korony, motocykle na jedną osobę — 1 kor. 50 hal. Przy kilku pasażerach duże wozy pobierają 6 koron, małe — 4 kor 50 hal. i 2 korony motocykle dwuosobowe.

20 koron za godzinę postoju dużych wozów i 15 koron — motocykli, utrzymano bez zmian.

SZYBKOŚĆ POJAZDÓW W AMERYCE

W czasie, kiedy dużo słyszy się głosów za ograniczeniem szybkości ruchu pojazdów mechanicznych w Polsce, warto zanotować, że coraz więcej Stanów w Ameryce Północnej znosi wszelkie ograniczenia szybkości.

Stając naprzykład, na granicy Stanu Michigan, widzi się napis: Stan Michigan. Szybkość dowolna.

RUCH W TUNELU.

W ciągu trzynastu dni jak podają, przez nowo otwarty tunel Holland, który wybudowany został po pod rzekę Hudson, przejechało 334.598 automobili, czyli przeciętnie biorąc 23,899 dziennie.

W ubiegłym tygodniu jako opłatę za przejazd zebrano 91,492.85 dol.; w pierwszym tygodniu zebrano 82,421.70 dol.

Pisujcie do nas w swoich sprawach

Z Zarządu Zw. Wł. Dor. Samoch. w Warszawie

Zarząd warszawskiego Związku Wł. Dorożek Samochodowych na posiedzeniu w dn. 15 grudnia 1927 r. postanowił, **że wszyscy nowowstępujący członkowie do Zw. Wł. Dor. Sam. muszą, oprócz wpisowego, wpłacać składkę za 3 miesiące zgóry.**

— W pracach Komisji Rewizyjnej przestali brać udział pp.: St. Mokrzycki i St. Andruszkiewicz. Na ich miejsce weszli pp.: Marasek i Bombała.

— Na mocy uchwały zarządu z dn. 21 listopada 1927 r., mandat wiceprezesa zarządu Związku dotychczas zajęty przez p. B. Krzywca, uznano za wakujący. Czynności p. B. Krzywca przejął zastępczo p. C Łączny.

— Do Centrali Związku Zrzeszeń Właścicieli Dorożek Samochodowych zgłosił przystąpienie związek właścicieli autobusów linji Warszawa—Warka i organizujący się związek właścicieli linji autobusowych województwa warszawskiego.

— W ostatniej chwili zgłosił przystąpienie do Centrali Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych w Toruniu, ul. Bydgoska 41, tel 333.

CENY OGŁOSZEŃ: Strony okładkowe i tekstowe zewnętrzne — cała 200 zł., 1/2—120, 1/4 — 70, 1/8 — 40, 1/16 — 25
Inne — 15% taniej. Poszukujący pracy i poszukujący pracowników — po 5 gr. za wyraz.

PRENUMERATA: Z przesyłką wszędzie — rocznie 12 zł, kwartalnie 3 zł.

Redakcja i Administracja: Warszawa, ul Smolna Nr. 38, m. 9, telefon 254-20—czynna 10—1, 3—7 Conto P.K.O.: 13.035.

Założyciel i redaktor: **Wł. Przyłuski.** Wydawca: **Zw. Wł. Dor. Samochodowych.**

Sp. Akc. Zakł. Graf „Drukarnia Polska“, Warszawa, Szpitalna 12.